

neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

37° jaargang nr. 236 - '94/2

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

37e jaargang - 37e année nr. 236 - 94/2

Directeur - Directeur:

R. Desaege - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef:

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1994 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 2 juni 1994
juin

België, een maritieme natie bij uitstek door Vice-Admiraal (b.d.) J. De Wilde	75
Souvenirs de Normandie, il y a 50 ans par Commodore (e.r.) D. Geluyckens	81
Waar en hoe stierf Luitenant ter zee Victor Billet door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen	84
Normandie 1944 La gigantesque machine destinée à l'invasion par J.-F. van Puyvelde	88
D-Day 1944 - Landing in Normandie door G.A.H. Toremans	98
D-Day 1994 door G.A.H. Toremans	100
Les mémoires de Spoutz Chien de marine, mascotte sur les navires de la Force Navale (part X)	103
Woorden uit de Zeemanskist Van een braniekraag, een donderpen, een rotmok en dies meer door Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen	108
Mort d'un «Capitaine courageux» Le Commandant Albert Hubert et l'Odyssée du «Gandia» par P. Eygenraam	111
Een kwarteeuw «stroombank» competitie door Eerste Meester J. Decorte	113
Il y a cinquante ans ... La dernière grande bataille de porte-avions par J.M. de Decker	115
Biografie van Eerste Meester Chef Carolus Bauwens	120
La biographie du Premier Maître Chef Carolus Bauwens	121

Panorama Maritime par H. Rogie	122
Info Reserve «Mister Div-mar» à l'honneur	127
Treize à la douzaine	129
Info Marine	130

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,
't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité,
boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30

Rek. 473-6090311-30

500 BEF jaarlijks

- annuel

1.000 BEF weldoend

- bienfaiteur

750 BEF beschermend

- protecteur

30 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaeger

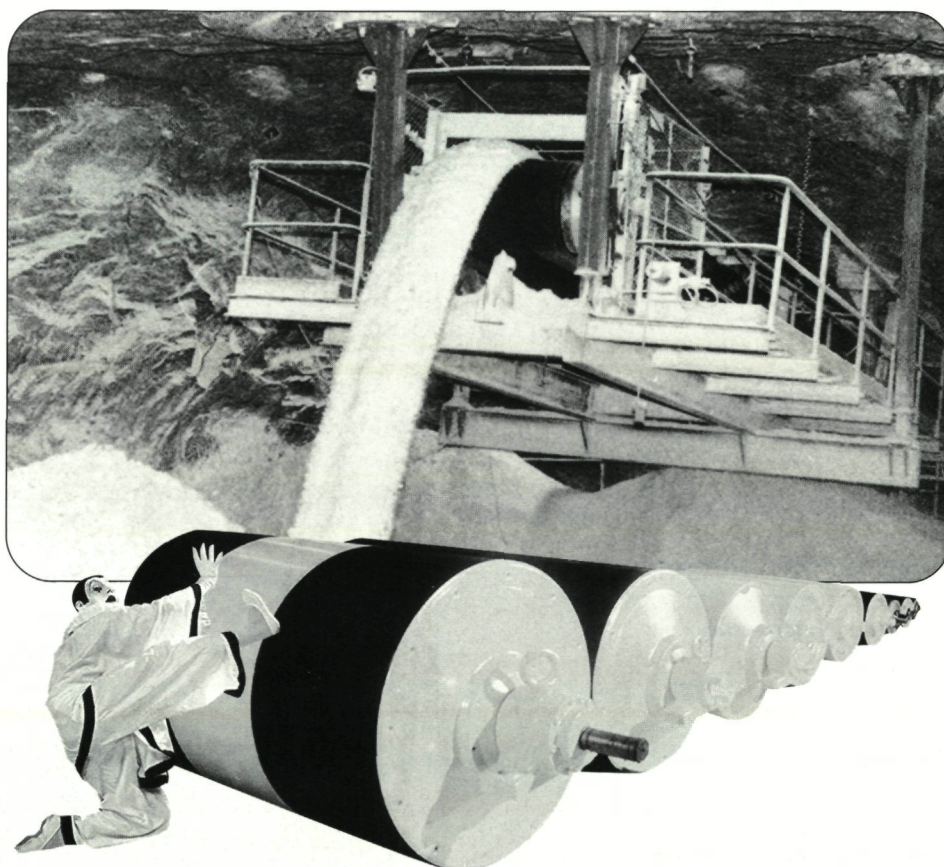
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne,
E. De Grieck, F. Devinck, J.-B. Dreesen, G. Gouwy,
A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

TONNEN!



Elk uur worden duizenden tonnen
door JOKI's vervoerd,

- zand
- grind
- steenkool
- ertsen
- zout
- granen
- aardappelen
- alsook stukgoederen, bagage en
nog zoveel meer ...

Sinds meer dan 30 jaar bewijst
de **JOKI trommelmotor** zich als
aandrijving

voor bandtransporteurs en dit onder
de meest extreme omstandigheden

- van 80 mm Ø tot 800mm Ø
- van 0,04 KW tot 132 KW.

Elegant, compact, veilig, geluidsarm,
snel te monteren, betrouwbaar.

Ook u kan uw bandtransporteurs
met JOKI aandrijven.



INTERROLL BENELUX NV
Atealaan 3
B - 2270 Herenthout
Tel 014/21 90 16
Fax 014/21 96 39

België, een maritieme natie bij uitstek.



Vice-Admiraal (b.d.) J. De Wilde

Wanneer men gaat peilen naar het maritiem karakter van een natie is het zeker aangewezen enige aandacht te besteden aan een aantal historische elementen die op het ontstaan en de ontwikkeling van dat maritieme facet van de natie van invloed zijn geweest. Voor België ligt dat weliswaar complexer dan bij een aantal zeevarende naties die ons omringen ondermeer omdat België als staatkundig onafhankelijke entiteit slechts honderd-zestig jaar geleden tot stand kwam en onze contreien voordien, bij herhaling, als speelbal van de toenmalige grootmachten afwisselend onder de heerschappij van diverse vreemde heersers werden geplaatst.

Dat alles neemt echter niet weg dat de bewoners van dit gebied van oudsher met de zee waren vertrouwd en dat zij in de loop der eeuwen de hand hebben gehad in een aantal merkwaardige gebeurtenissen in het maritiem domein.

Reeds ten tijde van de Romeinen zorgden onder de Belgae gerekruteerde bemanningen voor maritiem transport tussen Britannia en het Noordwest-Europese vasteland en stond een deel van de Gallo-Romeinse vloot in voor de bewaking van de mondingen van de Schelde, de Maas en de Rijn. Vanaf de 7e eeuw dreven Vlaamse kooplui uit Brugge en Antwerpen actief handel met Venetië, Syria en Constantinopel en enige tijd later ook met Scandinavië en Polen.

Omstreeks 810 rustte Karel De Grote een vloot uit op onze kusten om zijn handelsschepen en nederzettingen te beschermen tegen de Noormannen.

Toen Willem de Veroveraar in 1066 zijn historische landing maakte op de Britse kust, nabij Hastings, was een groot gedeelte van zijn vloot, die 750 vaartuigen telde, hem met Vlaamse bemanningen ter beschikking gesteld door zijn schoonvader, de Graaf van Vlaanderen.

Ingevolge massale overstromingen in onze kustgebieden in 1170 drong de zee via het Zwin door tot Damme en na de kanalisering van de Reie werd Brugge, vanaf het midden van de 13e eeuw het belangrijkste handelscentrum en de grootste haven van Noord-Europa. Onder de Bourgondische hertogen werden een aantal expedities op het getouw gezet en ingevolge het huwelijk van Filip de Goede met Isabel van Portugal ontstaan nauwe banden met Portugal, een der toonaangevende maritieme naties uit die tijd. Bruggelingen en Antwerpenaren vatten de ontginning aan van de Azoren terwijl een uit de Kempen afkomstige Ferdinand van Olmen omstreeks 1487 vanuit Lissabon een expeditie ondernam op de Atlantische Oceaan en mogelijk de West-Indies aandeed 5 jaar vóór Columbus. Deze laatste verwijst trouwens naar de reis van Van Olmen en naar de Vlaamse zeekaarten die hij gebruikt had.

De verzanding van het Zwin leidt vanaf de tweede helft van de 15e eeuw tot het verval van Brugge en tot de bloei van Antwerpen. Na 1500 vindt men Vlaamse, vooral Antwerpse, kooplui en zeevaarders terug in alle hoeken van de toen bekende wereld en onder Karel V wordt Antwerpen het economisch centrum van Europa.

Na 1555, tijdens het Spaans bewind onder Filip II, volgde een periode van grote politieke onstabiliteit en economisch verval waarbij vanaf 1585 door de herovering van Antwerpen door de Spanjaarden de Schelde eerst geblokkeerd werd en door het verdrag van Münster in 1648 officieel voor de Zuidelijke Nederlanden werd gesloten. Massale uitwijking van Antwerpen naar de steden van de Noordelijke provincies van intelligentia, ambachtslui en kooplieden was het gevolg. Bekende Vlaamse wetenschappers uit die periode die hun stempel drukten op de verdere evolutie van de zeevaart waren: Gerard Mercator, vader van de moderne cartografie, Abraham Ortelius, die de bijnaam droeg van de «nieuwe Ptolemeus», de Brugse wiskundige Simon Stevin, een zekere Plancius, afkomstig uit het Ieperse die in 1594 de eerste school voor oceaan navigatie oprichtte te Amsterdam en de bekende Antwerpenaar Jan de Laet die vanaf omstreeks 1625 gezaghebbende atlanten publiceerde in Leiden.

Nadat de Spaanse Armada in 1588 door de Hollanders en de Engelsen tot een roemloze afocht werd gedwongen kennen we van 1590 tot 1652 voor onze kusten de strijd tussen de Hollanders en de Vlaamse kaperkapiteins die vanuit Duinkerken opereerden, en waaronder de meest bekende waren: Jacob Colaert, Mathias Rombout en Michel Jacobsen. Na de val van Duinkerken werd Oostende de belangrijkste Vlaamse haven, mede door de kaapvaart die haar grootste bloei kende op het einde van de 17e

eeuw. Na de beëindiging van de Spaanse successieoorlog in 1713 werden bij het verdrag van Utrecht de katholieke Nederlanden afgestaan aan Oostenrijk terwijl Zeeuws Vlaanderen via het Barrièretraktaat aan Holland werd gehecht.

De beschikkingen van het Verdrag van Münster bleven van kracht, de Schelde bleef gesloten en Antwerpen, Brugge en Gent hadden steeds geen toegang tot de zee.

Twee belangrijke feiten uit de Oostenrijkse periode zijn de oprichting onder Karel VI van de Oostendse Indische Compagnie in 1723 maar waarvan het octrooi, onder druk van de Engelsen wegens de ontstane concurrentie reeds in 1731 werd opgeheven, en de mislukte poging van keizer Jozef II om de vrije vaart op de Schelde te herstellen in 1784.

Uiteindelijk werd de vaart op de Schelde vrij in 1795 tijdens de periode van de Franse annexatie en Antwerpen werd door Napoleon voorbestemd om naast een belangrijk handelscentrum ook een militaire haven van 1e rang te worden. Dit werd vooral door de Engelsen met lede ogen aangezien maar na de vernietiging van Frankrijks militaire macht werd België bij het Verdrag van Wenen in 1815 een onderdeel van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Na de Belgische onafhankelijkheid in 1830 bleef de Scheldemonding in handen van Nederland en slechts in 1863 werd de tol afgekocht en kon de Schelde geheel vrij door de Belgische schepen benut worden.

In 1841 werd door de regering een vaste stoombootdienst tussen Antwerpen en New-York opgezet en in 1847 zag de stoempakketdienst Oostende-Dover het levenslicht. Intussen poogde men op Guatemala een Belgische nederzetting te stichten en een handelspost te vestigen op de oevers van de Rio Nuñez op de Westkust van Afrika. Om diverse redenen werden deze ondernemingen niet met succes bekroond.

Tijdens het laatste kwart van de 19e eeuw wist Leopold II door zijn handig politiek optreden ten aanzien van de toenmalige grootmachten het centraal Afrikaans gebied, de Kongo Vrijstaat, onder zijn persoonlijke soevereiniteit te krijgen en in 1908, kort

voor zijn overlijden zou hij België van een kolonie voorzien.

Vanaf die tijd kennen handel en scheepvaartverkeer met het Afrikaans kontinent een zeer gunstige evolutie en Afrika blijft tot op vandaag een belangrijk vaargebied voor Belgische trafieken.

In de loop van WO I treedt onze koopvaardijvloot op in de bevoorradings van de geallieerde legers, de evacuatie van oorlogsslachtoffers en de aanvoer van troepen, maar ook voor aanvoer van levensnoodzakelijke bevoorradings voor de Belgische bevolking in bezet gebied onder de «Commission for relief in Belgium».

Tijdens WO II overtroffen de bemanningen van de Belgische koopvaarders de stoutste verwachtingen; ze namen deel aan alle grote geallieerde operaties in alle maritieme theaters gedurende 60 maanden alhoewel onze regering in 1940 geen enkele voorbereiding had getroffen nopens de bestemming van onze 80 koopvaardischepen in geval van vijandelijkheden en het tot 20 juli 1940 heeft geduurd eer een akkoord daaromtrent met de Britse autoriteiten werd bereikt. Tussen 02 sep 39 en 02 sep 45 ging meer dan 60% van onze koopvaardijvloot in acties verloren en 885 bemanningsleden kwamen om. Het duurde tot 24 januari 1968 vooraleer per Koninklijk Besluit de bemanningen van de Belgische koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog een statuut van nationale erkentelijkheid en de titel van zeestrijder werd toegekend. Geen enkele Belgische regering sinds het eind van de oorlog heeft zich evenwel gewaardigd aan de naastbestaanden van de slachtoffers enige financiële tegemoetkoming te doen uitkeren.

Tot daar Dames en Heren, een bondige opsomming van een aantal historische feiten en voorvallen die zich situeren in de maritieme afdeling van de Geschiedenis van Vlaanderen en België. Het zijn geen uittreksels van de meest roemrijke bladzijden van die geschiedenis maar ze tonen aan dat de bewoners van dit gebied door de eeuwen heen met wisselend succes gebruik hebben gemaakt van de kansen die de zeevaart hen bood.

Laat ons dan nu meer bepaald in het heden, enige aandacht besteden aan

de geografie, een ander en zeer belangrijk gegeven dat het maritieme potentieel van een land en zijn bevolking mede bepaalt.

België grenst aan één van 's werelds drukst bevaren zeegebieden: per etmaal transiteren door de Dover Straits en de Zuidelijke Noordzee 1000 schepen die een ontzagwekkende hoeveelheid grondstoffen en produkten aan- en afvoeren naar en van de havens op de Noord-West-Europese kusten. Onze kustlijn heeft slechts een lengte van 65 kilometer, maar het belang ligt niet zozeer in de lengte van de kustlijn waarover een staat kan beschikken, maar veeleer in het feit dat er in dit land een toegang tot de zee is.

Ons land is gelegen in de binnenbocht van de delta van drie belangrijke rivieren de Rijn, de Maas en de Schelde die een groot deel van West-Europa bevoeien, eerst van Zuid naar Noord en vervolgens in Westelijke richting. In het hinterland ten Oosten stromen bovendien de Weser en de Elbe en bezuiden vinden we de Seine en de Loire. De bedding van al deze rivieren loopt voor het grootste deel van hun lengte door de Noord-Europese laagvlakte waardoor ze een relatief klein en regelmatig verval hebben en perfect bevaarbaar zijn tot diep in het binnenland. Valleien langs die rivieren zijn vruchtbare gebieden waar eerst de landbouw zich gemakkelijk ontwikkelt, nederzettingen, dorpen en steden ontstaan, waar de bevolking in belangrijke mate kan aangroeien en waar nijverheid en handel opleven naast de rivier- en zeevisserij. Die rivieren zijn de oorspronkelijke transportbanen voor de stroom van goederen die door toename van de bevolking en groei van de handel steeds belangrijker vormen aanneemt.

De natuurlijke ligging en stroomrichting van de rivieren hebben voor gevolg dat de Oost-West naderingen van centraal Europa doorheen Duitsland convergeren bij de delta van de Rijn, Maas en Schelde en het betekent dat Duitsland en centraal Europa het natuurlijke hinterland zijn van de Delta. Het deltagebied is derhalve de natuurlijke aanlegsteiger van Noord-West Europa, het raakvlak tussen de open zee en het Europese binnenland.

Het is dan ook geen wonder dat hier al vrij vroeg belangrijke havens ontstaan als Brugge, Gent, Antwerpen en Rotterdam. Een niet onbelangrijk punt vormen de klimatologische omstandigheden die in onze streken heersen.

West-Europa kent een gematigd klimaat, de havens en belangrijkste bevaarbare waterwegen kunnen gemakkelijk ijsvrij worden gehouden, grote natuurrampen komen niet of slechts zelden voor.

Onze geografische ligging heeft ook een rol gespeeld bij de aanvankelijke industrialisering van het land.

De industriële revolutie die haar ontstaan kende in het Engeland van het begin van de 19e eeuw kende haar eerste ontwikkeling op het Europees vasteland in België, mede dank zij Britse kapitaalbreng en de ontginning van het Waalse steenkoolbekken. Tegen 1870 was België samen met Engeland het meest geïndustrialiseerde gebied van de wereld en was ons land het dichtst bevolkte van Europa geworden.

Die industriële omwenteling heeft ook de aanzet gegeven voor de uitbouw van de infrastructuur van onze havens, de constructie van een dicht net van wegen, kanalen en spoorwegen, die vandaag alle belangrijke centra van het hinterland met de Belgische havens verbinden. Belangrijke investeringen op nationaal en internationaal gebied moeten deze vitale verkeersaders op peil houden en aanpassen aan de noden van morgen. België beschikt over weinig of geen natuurlijke rijkdommen zodat de grondstoffen voor de nijverheid en de energieprodukten voor de verwerking ervan massaal moeten worden aangevoerd. Op dezelfde wijze moeten afgewerkte produkten uitgevoerd naar de wereldmarkt. Deze regel geldt ook grotendeels voor de industrie en de verwerkende nijverheid van het achterland en dit alles brengt mee dat West-Europa - in het algemeen - en België in het bijzonder, economisch zeer afhankelijk zijn van de bereikbaarheid van die grondstoffen en energieprodukten in de landen van herkomst en van de vrijheid van navigatie op de hoge zee. Piraterij in sommige zeegebieden in Zuid-Oost Azië of in de Rode Zee kan vervelend

zijn maar een goed georganiseerde mijnenleg in de Straat van Hormuz zou wereldwijd ernstige gevolgen hebben op de olievoorraden en de economische activiteit.

In het spoor van de opmerking noemens onze algemene afhankelijkheid van de zee acht ik het nuttig enige konkrete beschouwingen te wijden aan een aantal specifieke activiteiten met een maritieme dimensie.

De Belgische zeevisserij

Het zeevisserijbeleid in ons land kan niet meer los worden gezien van het Europese visserijbeleid dat in 1983 tot stand kwam en gebaseerd is op een stelsel dat de toegang tot de visgronden en de verdeling van de kwota tussen de lidstaten regelt. In eerste instantie is dat beleid erop gericht om de leefbaarheid van de sector op termijn te bevorderen in economisch en sociaal verantwoorde omstandigheden; en in het bijzonder wordt er gestreefd naar een evenwicht tussen productiecapaciteit en vangstkwota.

Door de EEG-kommissie werd België tegen eind 91 een belangrijke inkrimping opgelegd zowel voor wat de tonnage van de vissersvloot betreft als voor wat het totale motorvermogen aangaat. In uitvoering daarvan mag alleen nog steun in de vorm van scheepskrediet worden verleend bij vervangingsnieuwbouw voor zover minstens 10% vermogen wordt ingeleverd, voorts mag de capaciteit van een nieuw vaartuig die van het oude slechts met 10% overtreffen en werd een verhoogde beëindigingspremie ingesteld om de afbouw van de vloot verder te stimuleren.

Voor de Europese Gemeenschap is de visserij van wezenlijk economisch belang met een jaarlijkse aanvoer van 5 miljoen ton vis met een tegenwaarde van 3 miljard Ecu. Voor België echter hebben de EEG maatregelen eerst een periode van stagnering voor gevolg gehad maar voor 1992 was er een enorme terugval in elk van de 3 Belgische vissershavens met een totale achteruitgang ten opzichte van het vorige jaar met 13% op de aanvoer en bijna 25% op de besomming. De regressie van onze zeevisserij betekent alleen dat deze beperkte traditionele

sector steeds minder bijdraagt tot 's lands maritiem vermogen.

De koopvaardijvloot

België heeft steeds een koopvaardijvloot gehad die haar eigen nationale behoeften niet kon dekken, maar toch beschikten we midden vorig decennium over een vrij moderne en jonge vloot, grotendeels als gevolg van de Belgische politiek inzake scheepsbouwkredieten.

In 1986 stond de Belgische vloot op de 24e plaats op de wereldranglijst met 100 schepen en een tonnage van 2 1/4 miljoen maar 3 jaar later was het aantal schepen met een kwart gedaald en het volume met 10% afgenomen. Reeds op het eind van de jaren zeventig hadden de Belgische reders de overheid erop gewezen dat de exploitatiekosten van koopvaardij-schepen onder Belgische wetgeving onze rederijen op korte termijn buiten elke competitie met de concurrentie zouden plaatsen. Er bleek echter weinig politieke wil aanwezig te zijn bij de Belgische politieke verantwoordelijken om doortastende maatregelen te treffen en tot een aanvaardbare duurzame regeling te komen t.b.v. deze toch niet onbelangrijke sector. Eerst werden een paar verkeerd gerichte initiatieven genomen die betrekking hadden op goedkopere kredieten voor de scheepsbouw, maar die uiteraard geen enkele oplossing brachten voor het probleem van de uitbatingkosten en vervolgens werden enkele niet nagekomen beloften geformuleerd. Dank zij de niet aflattende ijver van de Belgische reders kwamen de politieke meesters van het land na meer dan 10 jaar dan toch met een «nationale» oplossing over de brug in de vorm van de uitvlagging van onze koopvaardij naar het Luxemburgs register.

Alhoewel de invloed op de druk van de loonkost niet zo belangrijk was als oorspronkelijk verhoopt werd, was de oplossing aanvaardbaar omdat de schepen in Belgische eigendom bleven waardoor kredieten voor in België gebouwde schepen zouden doorlopen en de voorziene regels voor afschrijving van die schepen onveranderd bleven.

Bovendien bleef de tewerkstelling via de Belgische pool der zeelieden mogelijk waardoor hoogwaardige Belgische bemanningen aan boord konden worden behouden. Zo is de Belgische vlag dan zo goed als verdwenen van de wereldzeeën maar via de bemanningen bleef toch een betekenisvol pakket aan maritieme know-how en traditie bewaard. Tenslotte zal de toekomst, en vooral de toekomst van Europa, moeten uitwijzen hoe zinvol deze beslissing is geweest.

De Belgische Scheepsbouw

Deze industriële sector - een der oudste van het land - heeft het de jongste twintig jaar zeer hard te verduren gehad wegens de meedogenloze concurrentie van de lage loonlanden in het verre Oosten en in Oost-Europa. Ingevolge een aantal laattijdige en halfslachtige regeringsmaatregelen werd de Belgische scheepsbouwsector eerst gehalveerd en na een reeks opgelegde afdankingen en herstruktureringen hangen thans opnieuw zeer donkere wolken boven het bestaan van 's lands enige overblijvende scheepswerf van formaat. De scheepsherstellingsbedrijven in het Antwerpse is het precies zo vergaan.

De Belgische Zeemacht

Het feit dat opeenvolgende regeringen tot tweemaal toe de kleine militaire marine in dit land hebben afgeschaft om ze tot driemaal toe herop te richten is op zichzelf een maat voor hun gebrek aan visie in maritieme zaken.

Gezien haar bescheiden omvang kan onze marine - evenmin als onze andere krijgsmachtdelen - op eigen houtje belangrijke operaties ondernemen. Maar zij heeft, vooral tijdens de 2e Golfoorlog, met uitstekend resultaat meegedraaid in een bont internationaal gezelschap en het is daarbij duidelijk geworden welk handig instrument zelfs een kleine marine is vermits ze de politieke autoriteit toelaat 's lands solidariteit te demonstreren met de verdediging van de internationale rechtsorde en het principe van de vrije vaart op de hoge zee.

De bijdrage van onze militaire marine aan België's globaal maritiem vermogen is van beperkte aard maar door passend vlagvertoon en succesvolle optredens in internationale verbanden helpt zij het maritiem imago van het land op peil te houden.

De Belgische havens

De havens vormen een onmisbare schakel in de keten die de goederen volgen op hun weg van de verkoper tot de koper en zonder havens zou de overzeese handel ondenkbaar zijn.

Naast de primaire taak van de haven die te maken heeft met vervoer en overslag van goederen zijn er nog twee andere belangrijke functies die de haven te vervullen heeft en dat zijn de opslag- en distributiefunctie en de commerciële en industriële functie. De jongste jaren liepen in de Belgische havens jaarlijks meer dan 30.000 schepen binnen met een globale tonnage van zowat 230 miljoen en goed voor een totale stroom aan goederenverkeer van 160 miljoen ton, verdeeld over Antwerpen 100, Zeebrugge 30, Gent 25 en Oostende 5 miljoen ton. Zowat 15% van het aantal schepen waren onder Belgische of Luxemburgse vlag en zij namen ongeveer 10% van de belading voor hun rekening. In de rangschikking naar globale tonnenmaat goederenverkeer van de 14 grootste havens uit de «Hamburg-Le Havre»range staat Antwerpen op de tweede plaats na Rotterdam en liggen Zeebrugge en Gent in de middenmoot met Amsterdam, Bremen en Rouen. Globaal wordt 22% van het goederenverkeer dat betrekking heeft op diezelfde groep Noordzeehavens in Belgische havens behandeld en nemen we nationaal 4% van de wereldwijde maritieme goederentraviek voor onze rekening. Het is ook niet onbelangrijk vast te stellen dat sinds 1983 het volume aan goederentraviek voor Antwerpen met circa 25% is toegenomen, dat Zeebrugge zich als jonge haven wist te ontwikkelen en een groei kende van tweehonderd procent terwijl voor Gent de cijfers oscilleerden binnen 10% van de 25 miljoen ton. De koopvaarders die België aandoen varen onder de vlag van meer dan 120

landen; vanuit Antwerpen alleen verzorgt de zeescheepvaart 300 lijndiensten naar 800 verschillende overzeese bestemmingen. Zulks is begrijpelijk wanneer men bedenkt dat de BLEU-export bijna 70% van het Belgisch BNP vertegenwoordigt, dat de waarde van die BLEU-export als tiende op de wereldranglijst prijkt en op zowat 30% ligt van die van de Verenigde Staten. Anderzijds is er steeds een verklaarbaar overwicht van de aangevoerde ten opzichte van de afgevoerde tonnage, en dat is ook zo in de meeste West-Europese havens, aangezien het volume van het West-Europees overzeese export van halfafgewerkte en afgewerkte produkten niet opweegt tegen de massale import van grondstoffen zoals petroleum, steenkolen, erts, granen enz...

Naast de BLEU-trafiek verwerken de Belgische havens een belangrijke hoeveelheid transitverkeer. Dit transitverkeer heeft betrekking op ongeveer een kwart van het massagoed, maar op wel 70% van het stukgoed. De belangrijkste landen van bestemming zijn Duitsland, Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië, Zwitserland en Italië. Met uitzondering van Zwitserland beschikken die landen over eigen havens, maar toch maken zij ruim gebruik van onze zeehavens, hetgeen de concurrentiekracht van de Belgische zeehavens t.o.v. de andere Noordzeehavens beklemtoont en waarin hun centrale ligging zeker een belangrijke rol speelt. Vaak treft men ook grote hoeveelheden transitgoederen aan met herkomst of bestemming in de Scandinavische landen, Zuid-Europa, het Iberisch schiereiland en Oost-Europa. Naast hun hoge centraliteitsfactor beschikken onze havens als transitcentra voor zowel continentale als maritieme transit nog over andere troeven, zoals:

- de uitgebreide reeks afvaartmogelijkheden naar alle havens ter wereld
- de korte transitijd, dank zij de moderne superstructuur in onze havens aanwezig
- de hoge afvaartfrequentie naar Noord-, Midden- en Zuid-Amerika en Afrika
- de uitstekende faciliteiten inzake verpakking, herverpakking en vervoer over de weg

- de beschikbaarheid van gespecialiseerde diensten betreffende verzekering, bankverrichtingen, douaneformaliteiten en zo meer...

Bovendien is het namelijk zo dat door de schaalvergroting in het zee-transport de kosten voor het zeevervoer per ton/km minimaal zijn ten overstaan van die bij het weg- of spoorwegvervoer.

Het wegvallen van de economische grenzen tengevolge van de voortschrijdende Europese integratie vergroot nog het actieterrein van onze havens. Met het oog op de fysische distributie van goederen en een daarmee gepaard gaande dienstenverlening kunnen onze havens en inzonderheid die van Antwerpen steunen op hun centrale ligging en vooral op een uitzonderlijk grote opslagcapaciteit met gespecialiseerde ruimten en gesofistikeerde behandelingstuigen. De Antwerpse haven is ontegensprekelijk Europa's grootste distributiecentrum met vijf bestaande en twee geplande reusachtige distributiezones waar ook gezorgd wordt voor stockbeheer, kwaliteitscontrole en administratie en waar automatisering toelaat op een vlotte wijze gegevens over goederen en goederenbewegingen uit te wisselen en te verwerken.

Daarbij kan deze haven uitstekende maritieme en continentale verbindingswegen en een brede keuze aan transportmiddelen aanbieden.

Exporteren via een Antwerps transportbedrijf biedt het voordeel de stocks snel te kunnen aanvullen en de consument snel en goedkoop te kunnen bereiken, zowel binnen als buiten Europa.

Traditioneel zijn het binnenschip, de spoorwegwagon en de vrachtwagen de vervoermiddelen die goederen naar de havens of het hinterland brengen en recentelijk hebben zich daar ook pijpleidingnetten voor petroleumproducten en gas aan toegevoegd. De binnenscheepvaart verwerkt in onze havens jaarlijks meer dan honderd miljoen ton goederen en daarvoor komen meer dan 70.000 schepen aanleggen. Het goederenvervoer per spoor voor de 3 belangrijkste havens vertegenwoordigt een pakket van 40 miljoen ton en het internationaal transport over de weg haalt voor Antwerpen alléén ruim 20 miljoen ton. De

geciteerde cijfers tonen duidelijk aan hoe belangrijk de havens zijn voor de binnenlandse transportsector.

Ook de industriële functie van grote havens is van bijzondere economische betekenis. Momenteel bedraagt de aan de industrie beschikbaar gestelde oppervlakte in het Antwerpse havengebied meer dan 3.600 hectare. Tegenover de 80 ha van 1940 is dat een verbijsterende toename die tekenend is voor de groei van deze functie. Petroleumraffinaderijen met een capaciteit van om en bij de 40 miljoen ton, verschillende auto- en tractorassemblagebedrijven, een twintigtal scheikundige en petrochemische bedrijven van wereldformaat en daarnaast de sectoren van electrotechniek, metaalindustrie, machinebouw, voedingsnijverheid en fotochemie kan men er aantreffen. Ook in de Gentse kanaalzone bevinden zich belangrijke industriële vestigingen.

De havenindustrieën hebben over de jaren ontzaglijke investeringsinspanningen geleverd; het globale investeringspakket van privéondernemingen wordt voor Antwerpen op 332 miljard geraamd.

Het impact van de havenindustrie op de overslagbedrijvigheid is ingrijpend. Voor Antwerpen blijkt dat meer dan een kwart van het maritieme havenverkeer wordt gegenereerd door de hier gevestigde industriële ondernemingen. Bovendien zorgt die industrie voor 60 procent van de totale binnenvaarttrafiek en wanneer men daarbij het effect op spoor- en wegtransport alsmede de pijpleidingtrafiek optelt is de havenindustrie jaarlijks goed voor een goederenverplaatsing van 85 à 90 miljoen ton.

Voor Antwerpen en Zeebrugge zijn hooggespecialiseerd in de behandeling van stukgoederen en het mag dan ook wel eens gezegd dat Antwerpen Europa's meest produktieve haven is voor de behandeling van stukgoederen in 't algemeen en van containers in het bijzonder. Het is duidelijk dat dit hoge rendement een belangrijke bijkomende factor is voor de gebruiker die de competitiviteit van concurrerende havens onderzoekt.

Behalve de reeds genoemde elementen die bij de beschouwing van het nationaal maritiem patrimonium van betekenis zijn bestaan er nog een aan-

tal organismen zoals het Loodswezen, de Zeevaartinspectie, de Zeevaartpolitie en de Hydrografische dienst die een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid van het scheepvaartverkeer en aan de verzekering van orde en wettelijkheid in de diverse domeinen van de complexe maritieme bedrijvigheid.

Het scheepvaartonderricht in het algemeen en het hoger maritiem onderwijs in het bijzonder vervullen naast dit alles hun eigen specifieke functie. Hier wordt gezorgd voor de opleiding en de vorming van de kaders, hier wordt de aanzet gegeven voor de overdracht van de «know-how» naar diegenen die morgen in een meer complexe wereld dan die van vandaag in een grote verscheidenheid van domeinen leiding zullen moeten geven bij de planning en de acties van een ingewikkeld en veelzijdig maritiem gebeuren. Er moet over gewaakt worden dat de kwaliteit en het niveau van ons hoger maritiem onderwijs behouden blijven; de veiligheid van de bemanningen en van de peperdure gesofistikeerde schepen vereisen die kwaliteit en wanneer een graad van licentiaat nodig is om onderricht te geven in het derde leerjaar van de middelbare cyclus dan is het meer dan gerechtvaardigd een dergelijke graad te eisen van degene die de ondeelbare verantwoordelijkheid draagt van de bevelvoering over een modern zeeschip dat als een belangrijke economische schakel functioneert in het raderwerk van het wereldtransport. Bovendien zijn dat peil en die graad nodig om de aantrekkingskracht tot die vorming te verzekeren en de scheepskapitein die zijn vaartijd erop heeft zitten toe te laten op competitieve wijze te postuleren naar een walfunctie waarvan de inhoud en het niveau overeenstemmen met de kennis, het inzicht, de ervaring en het leiderspotentieel die hij heeft verworven. Vooral in een nieuwe Europese kontekst met de vrije circulatie van personen en een veralgemeende erkenning van brevetten en diploma's is het van zeer groot belang om de kansen van de Belgische zeekapitein veilig te stellen.

Naast al deze overwegingen van historische, geografische en economische

aard die een impact hebben op het maritiem vermogen van een natie dient ook gepeild te worden naar de aanwezigheid van een maritieme geardeerdheid bij de bevolking en naar de kwaliteit van het maritiem beleid op het politiek niveau.

Inzake maritieme interesse bij onze bevolking stelt men eerder vast dat die wel degelijk in hoge mate bestaat in - en rond alle havensteden maar dat daarbuiten in de brede lagen der bevolking weinig of geen kennis van of interesse voor het maritieme aanwezig is. Daarvoor zijn wellicht een aantal verklaringen op historische grond: zoals de vroegere opdeling van ons grondgebied in kleine graafschappen, de eeuwenlange vreemde overheersing, de lange blokkades voor onze kusten en de 200 jaar durende sluiting van de Schelde. Welke ook de dieper liggende redenen daarvan zijn het blijft een feit dat de maritieme gedachte in ons land niet erg levendig is. Misschien is het dan ook niet zo verwonderlijk dat ook bij de Belgische politieke klasse in 't algemeen de zaken met maritiem karakter weinig bekend zijn en dat er nooit een echt nationaal maritiem beleid is geweest. Het schrijnend gebrek aan kennis en het ongelooflijk getalm rond elke beslissing met betrekking tot onze koopvaardij en haar bemanningen gedemonstreerd door onze regering tijdens de oorlogsjaren in Londen is uitvoerig beschreven door Roger Machielsen in zijn boek «De Belgische koopvaardij in de 2e Wereldoorlog». Het beleid dat sinds 1830 gevoerd werd rond een bescheiden militaire marine was er een van tegenstrijdigheden en ook vandaag is de inkrimping van de Zeemacht niet te rijmen met 's lands maritiem belang maar steunt ze slechts op een onlogische proportionaliteitsregel volgens dewelke elk krijgsmachtonderdeel proportioneel in gelijke mate moet afslanken.

De Belgische zeevisserij wordt systematisch onder de bijl van de EEG reglementering in steeds kleinere mootjes gehakt en men hoort vanwege onze politieke overheid zeer weinig reactie daarop.

De scheepsbouw en scheepsherstellingssectoren zijn geheel uitgehold en het dieptepunt is vermoedelijk nog

niet bereikt. Ook hier liggen het ontbreken van een visie op lange termijn en de toepassing van een reeks maatregelen die veelal onvoldoende waren en te laat kwamen, mede aan de basis van een desastreuze terugval.

Gebrek aan politieke wil is er de oorzaak van geweest dat het in België ruim tien jaar in beslag nam om een oplossing te vinden voor het probleem van de uitbatingskosten van koopvaardij schepen onder Belgische vlag. Terwijl andere zeevarende naties zoals Noorwegen, Denemarken, Duitsland in een minimum van tijd voor een zuiver nationale oplossing wisten te zorgen volgde bij ons zoveel jaren later de uitvlagging van de koopvaardij naar het Luxemburgs register.

Voor wat onze havens betreft is het een meevaller geweest dat zij als organisme voldoende autonoom konden optreden om aanpassingen en uitbreidingen te plannen en te verwezenlijken zodat zij de belangrijke evolutieve trends in het scheepvaartverkeer en de goederentrafiek konden volgen en hun competitiviteit over de jongste decennia wisten te behouden of te verbeteren. De korte termijn- en lappendekenpolitiek van ons regeringsapparaat is anderzijds grotendeels verantwoordelijk voor de ontstane naijver tussen onze havens onderling. Daar waar een brede maritieme visie en een evenwichtig nationaal haven- en scheepvaartbeleid op lange termijn de krachten in het land had moeten bundelen om met meer succes de buitenlandse concurrentie beter van antwoord te dienen. Ik wens mij geenszins te mengen in een debat omtrent de opportuniteit van de staatshervormingen, maar het is te verhoppen dat er na Sint-Michiël tijd en energie besteed kan worden aan een definitieve regeling van de waterverdragen en de noodzakelijke uitdieping van de Schelde, aan de overeenkomsten voor de aanleg van het Baalhoekkanaal en het Verrebroekdok, voor de bouw van een nieuwe sluis in Terneuzen en de ontsluiting van de Gentse linker kanaal-oever, stuk voor stuk projecten die nogal wat hoger scoren op 's lands economische belangenlijst dan de taxatie op de plasticverpakking van drinkwater.

In ieder geval is het hoopgevend te constateren dat eerder deze maand een nieuw ontwerp van havendekreet werd gelanceerd dat vermoedelijk vroeg volgend jaar van kracht wordt en mogelijk een eind zal stellen aan het ruziën tussen de havens over de verdeling van de subsidies. Op grond van historische en geografische gegevens, in het licht van enkele economische overwegingen die onze afhankelijkheid van de zee onderstrepen, met verwijzing naar de indrukwekkende economische en financiële bedrijvigheid gegenereerd door het scheepsverkeer en de goederentrafiek en met waardering voor de productiviteit van onze havens en de commerciële vaardigheid van onze havenbedrijven moet onvermijdelijk geconcludeerd worden dat België inderdaad een maritieme natie is.

Om de maritieme gedachte ondergans de Belgische bevolking te doen opleven en op termijn op die manier ook de politieke klasse het belang van 's lands maritieme dimensie te laten inzien zou het nuttig kunnen zijn een coördinerend organisme te creëren, een soort «maritieme liga» waarbij alle verenigingen die de betekenis en het belang van ons maritiem erfdeel propageren zouden aansluiten.

Het zou daarbij geenszins de bedoeling zijn een soort drukkingsgroep op te richten - geen maritieme Boerenbond dus - en ook geen overkoepelend orgaan dat zich gaat bemoeien met de exploitatie van het maritiem bedrijf. De tweeledige rol van dat organisme zou er uitsluitend in bestaan om door de experts onder haar leden bij de experts uit de actieve maritieme wereld de meest recente informatie over elk facet van het maritiem gebeuren te laten verzamelen en die informatie frekwent en doelgericht te dissemineren.

Ik ben ervan overtuigd dat een dergelijk initiatief indien met voldoende elan voor voldoende lange tijd volgehouden een redelijk succes zou kennen en dat België onder dat impuls zou uitgroeien tot een maritieme natie bij uitstek.

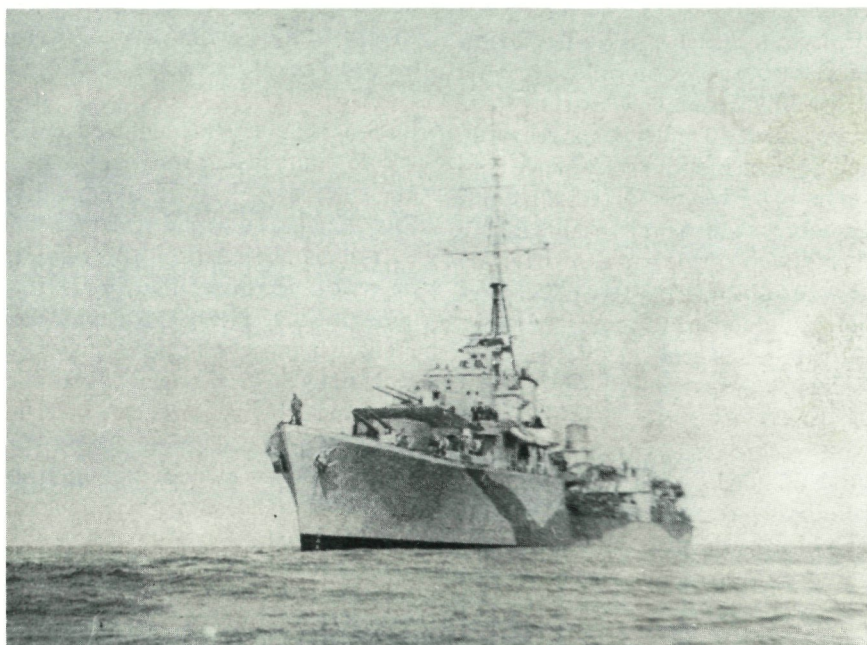
Vice-Admiraal (b.d.) J. De Wilde.

Le 30 avril 1944.

Souvenirs de Normandie, il y a 50 ans.

Entré en service en 1939, HMS JERVIS, destroyer d'escadre conducteur de flottille, s'est distingué par de remarquables états de service de guerre qui lui valurent 13 citations au combat. En janvier 1944, à Anzio, son étrave et toute sa plage avant sont emportées par une bombe planeur. Réparé à Gibraltar, il rejoint l'Angleterre en avril pour une période d'entraînement à Scapa Flow en vue de sa participation à l'opération NEPTUNE, l'aspect naval de OVERLORD. Basé à Portsmouth, il fut employé du 6 juin au 18 juillet dans la zone d'assaut britannique en Normandie. Le Commodore e.r. D. Geluyckens, alors «Sub Lieutenant Royal Naval Reserve» qui était officier canonnier à bord, nous raconte ses souvenirs.

«Dès l'arrivée à Portsmouth, le 24 mai, nous entrons à l'arsenal. La concentration de navires est impressionnante. Nos 6 canons de 4,7 pouces reçoivent de nouvelles chemises. On installe aussi des moyens radio supplémentaires ainsi que quelques gadgets électroniques destinés à brouiller les radars ennemis. L'état-major s'enrichit d'un capitaine de la «Royal Artillery». Il sera notre «Bombardment Liaison Officer» (ou BLO). Sa mission consistera à nous dire, en liaison avec un «Forward Observer Bombardment» (ou FOB) qui lui se trouvera avec nos troupes à terre, où et comment tirer sur l'ennemi. Le 28 mai, réunion d'information à Southampton pour les 1er lieutenants, officiers navigateur, canonnier et de communications ainsi que toute l'équipe de conduite de tir. Sans dévoiler l'endroit ni la date du débarquement, on nous dit ce que nous aurons à faire. On nous montre des maquettes et des photos des objectifs que



HMS JERVIS 1944 - Débarquement Normandie 6 juin 1944.
Sub Lieutenant Daniel Geluyckens Royal Navy.
Débarquement d'Alzio 22 janvier 1944

nous devons successivement engager. A bord, il y a aussi nombre de documents secrets qu'il faut tenir à jour et les modifications arrivent par sacs entiers.

Enfin, le 2 juin, nous quittons l'arsenal et faisons le plein de fuel et de munitions. Nous rejoignons l'armada qui maintenant occupe tout le plan d'eau au nord de l'île de Wight de Spithead jusqu'à l'ouest du Solent. Nous mouillons devant Yarmouth. Une vedette amène un sympathique passager, Norman Wilkinson le peintre officiel de l'Amirauté. Un dragueur de mines, le «BYMS 1004», vient s'amarrer le long de notre bord. C'est lui qui nous précèdera pour l'approche finale de la position de bombardement. Le «Jervis» est fin prêt. Il n'y a plus qu'à attendre.

Samedi 3 juin. Le vent fraîchit. Le jour «J» est reporté de 24 heures. Dimanche 4 juin. Service religieux. Ensuite, devant l'équipage rassemblé dans le poste principal, le Commandant expose pendant plus d'une heure, au tableau noir et carte de la côte française à l'appui, les grandes lignes de ce qui va se passer. Il ajoute: «Rien ne doit nous distraire de notre mission. Si un bateau coule, laissez le. Si moi, ou d'autres officiers sommes tués, ce sera à vous de continuer à combattre. Cela n'a rien d'héroïque, c'est notre devoir et les soldats comptent sur nous. Aussi longtemps qu'il y a un seul canon capable de tirer, il faut qu'il tire. Si le «Jervis» est touché, il faut l'échouer et continuer à tirer». Nous recevons une copie du message du Général Eisenhower aux soldats, marins et aviateurs de la For-

ce Expéditionnaire Alliée. Celui-ci dit entre autres «Your task will not be an easy one. Your enemy is well trained, well equipped and battle-hardened. He will fight savagely». A Scapa Flow, on nous avait parlé de la possibilité de pertes, de près de 50%, parmi les destroyers engagés. Mais chacun à bord était confiant et résolu devant la tâche qui l'attendait. Lundi 5 juin. Cela soufflait toujours. La journée s'étira dans l'attente d'un contrordre qui ne vint pas et enfin, à 1850, nous étions en route.

Après avoir passé les «Needles» à l'extrémité ouest de l'île de Wight, nous faisons route au sud-est jusqu'à «Picadilly Circus». C'est une zone circulaire de 10 milles de diamètre, au sud de Portsmouth vers laquelle convergent 4 des 5 forces d'assaut. Ensuite, «the Spout», un espèce d'entonnoir formé par les 10 chenaux dragués qui mènent aux différentes plages de débarquement.

Dans la «Eastern (ou British) Task Force», nous sommes parmi les 13 destroyers affectés à la force «G». Nous escortons le groupe G 9 composé du navire de commandement «Bulolo», responsable de la zone «Gold», et de trois «landing ships infantry» (LSI). Ceux-ci transportent la 50me «Northumbrian Division» qui débarquera sur la plage «Gold», le 6 juin à 0725, l'heure H.

Avec la crépuscule, le vent diminue d'intensité et la mer se calme un peu mais reste dure pour les petits bâtiments qui peinent dans la houle. Nous marchons à 12 noeuds et, au cours de la nuit, nous dépassons un flot ininterrompu de bateaux. Ce sont les autres convois plus lents qui ont appareillé avant nous. «We have built a bridge of ships from England to France», nous avait dit l'Amiral Cunningham à Gibraltar. Et c'était vrai. Plus de 5.000 navires de tous types et tailles, dont 672 navires de guerre, faisaient route pour la Normandie. Mais l'absence de réaction de l'ennemi donnait un air d'irréalité au passage de cette gigantesque force d'invasion à travers la Manche.

Au-dessus de nous, le bruit incessant d'une multitude d'avions qui vont lâcher des parachutistes et aussi plus tard bombarder les batteries côtières. Nous sommes maintenant pratique-

ment en tête de la formation. La nuit commence à pâlir et on croit deviner la terre. A 0435, à 6 milles de la côte, le «Bulolo» et les «LSI» viennent à l'ancre. Les dragueurs de mines font demi-tour et commencent à élargir les chenaux.

A 0545, nous dépassons les «LSI» au mouillage pour rejoindre notre dragueur, le BYMS 1004, qui nous attend. Nous le suivons imités par les autres destroyers qui, chacun précédé par un dragueur, se déploient vers les positions de bombardement en face de leur plage respective. Dans la zone «Gold», nous avons la plage verte avec, à l'ouest, le village fortifié du HAMEL.

Le jour se lève. Des vagues successives de bombardiers américains attaquent les fortifications allemandes. Puis soudain le calme revient.

Le premier objectif du «Jervis» est un canon de 88 mm dans un blockhaus situé au HAMEL et capable de prendre la plage verte en enfilade. Le blockhaus est camouflé à côté d'une petite maison aux volets bleu pâle. Je la connais par coeur pour l'avoir vue à Southampton et aussi dans un livre de photos de notre partie de la côte, prises par un avion volant à basse altitude.

Au travers des jumelles du télepoin-teur de surface, j'ai vite fait d'identifier la maison dont les détails me sont familiers. Les pièces sont chargées, les canons gauches d'obus de rupture et les droits d'obus percutants. Nous sommes prêts. Il est 0625, à un peu plus de 4 milles de la plage, le «Jervis» évite, se met tête au courant, parallèlement à la côte et ouvre le feu. Quelques corrections, les coups sont au but. Les ordres sont de pilonner pratiquement sans interruption jusqu'à l'heure H en respectant des cadences de tir programmées qui tiennent compte des bombardements aériens.

Le gros de la force navale de bombardement du secteur britannique (deux cuirassés, un monitor et douze croiseurs) tire depuis 0530 chacun sur une des 15 batteries côtières situées au delà des plages de Villerville à Longues.

Toujours précédé de son dragueur de mines, «Jervis» s'approche jusqu'à 2 milles de la plage pour mieux observer son tir. Dès le début, un canon solitaire nous avait tiré dessus mais sans jamais vraiment nous inquiéter. Mais maintenant que nous sommes moins éloignés, c'est un 88 mm qui



HMS JERVIS à bord Sub Lieutenant D. Geluyckens RNR, Gunnery Officer. Vue des Destroyers le long de la côte. Débarquement de Normandie 6 juin 1944.

nous prend à partie et celui-là tire nettement mieux.

Vers 0700, une nuée de chasseurs-bombardiers et de bombardiers moyens s'acharne sur les défenses des plages. Un déluge de bombes.

A 0712, nous passons en salve rapide (10 à 12 coups/minute) pour 8 minutes.

A 0715, les «landing crafts rocket» entrent en action et arrosent la plage. Vu d'ici, le spectacle est terrifiant. 0725, les premiers chars sortent et s'aventurent sur le sable. Nous les voyons se mouvoir comme de petits jouets, puis des soldats qui s'éparpillent et rapidement le débarquement devient continu. A bord, sur la passerelle, des cris répercutés dans les téléphones de conduite de tir: «By God, we're ashore in France, we're back again in France».

Depuis 0720, nous arrosons notre nouvel objectif, le terrain surélevé en retrait de la plage devant MEUVAINES. Mais tout à coup, des explosions parmi les chalands échoués, l'un d'eux prend feu. Le tir provient d'un canon près d'Arromanches dont la position est repérée, par le chef signalier, dans l'alignement d'une tour d'église. «Jervis» abandonne son dragueur et fonce. Quelques salves, d'abord des quatre pièces avant, puis des six pièces et le voilà réduit au silence. Nous sommes à 1.500 mètres

de la plage. Le terrain s'élève vers une ligne de crête que la vague d'assaut a maintenant franchie. La zone de débarquement est encombrée de tanks, de véhicules, de canons et de chalands qui sans interruption amènent personnel et matériel.

Nous sommes impatients d'en découper encore avec l'ennemi avant qu'il ne soit hors de portée de nos pièces. Mais, pour cela, il faut attendre que notre «FOB» se manifeste. Enfin dans l'après-midi, il demande un tir sur un point de résistance au nord d'un village appelé RYES. Les premières salves sont non-observées. Nous n'avons utilisé qu'une seule pièce et les coups sont probablement tombés dans le village. La distance est diminuée avec précaution, pour ne pas tirer sur nos propres troupes. Le «FOB» nous signale un coup but. Une dizaine de salves tirées rapidement par les six pièces et il nous demande de cesser le feu. Une demi-heure plus tard, nous recevons le message suivant: «Brigadier sends thanks. Village captured by one company. No casualties».

Les «LSI» du groupe G ont hissé leurs chaloupes de débarquement et retournent à Portsmouth. «Jervis» avait tiré 1.125 coups de 4.7 pouces soit 75% de sa dotation. Avec la tombée de la nuit, il gagne la limite extérieure de la zone d'assaut qu'il va

patrouiller jusqu'au matin. A l'exception de quelques avions ennemis, ici au large, tout est calme.

Le premier jour du débarquement se termine. 132.715 soldats alliés ont déjà pris pied sur le continent. La voie était ouverte à la reconquête de l'Europe occupée.

Dans son cahier d'ordre du 5 juin, en conclusion de ses instructions d'appareillage pour cette grande aventure, le Lieutenant Commander Roger Hill, DSO, DSC, notre commandant, avait écrit:

«And gentlemen in England now abed «Shall think themselves accursed they were not here «And hold their manhood cheap, while any speaks «That fought with us upon Invasion Day.» (with apologies to Bill Shakespeare)

PS. A l'exception de brèves visites à Portsmouth pour embarquer fuel et munitions, «Jervis» continuera ses tirs en appui des forces alliées, jour après jour, jusqu'au 3 juillet.

Commodore (e.r.) D. Geluyckens.



ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.

AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.

WAAR EN HOE STIERF LUITENANT TER ZEE VICTOR BILLET.

Voor enkele jaren peilden Kapitein-ter-zee (bd) J.C. Lienart (Neptunus nr 212) en mezelf (Neptunus nr 216) naar de mogelijkheid dat op het Canadian War Cemetery te Saint Aubin bij Dieppe de grafsteen gemerkt «A sailor of the second World War. An officer Royal Navy 19th August 1942» het graf van Luitenant-ter-zee Victor Billet dekte. Een vraag die we ons voorafgaandelijk hadden moeten stellen was «waar en hoe stierf Victor Billet?».

Er bestond tot nog toe maar een verwijzing naar de plaats waar Victor Billet kon gestorven zijn en die bron is Henri Anrys in zijn boek «Congé pour mourir».(1)

Op bladzijde 95 van dit boek, laatste paragraaf, lezen we:

«Billet prend possession du LCT 159, un landingcraft tank du type II de 450 ton armé par deux officiers et dix hommes embarquant six chars et disposant de deux pièces de 40 mm»(2)

Op bladzijde 100, eerste paragraaf, zegt hij:

«Un feu d'enfer s'abat sur les LCT. Plusieurs sont touchés. Les deux premiers qui atteignent la plage volent en l'air. Le colonel Andrews, chef de corps est tué.

C'est à ce moment qu'un officier canadien apercevra pour la dernière fois Billet touchant terre».

Op bladzijde 103, eerste paragraaf, citeert Henri Anrys uit een brief die Billets vriend, de Canadese kapitein Richardson, na de raid schreef naar mevrouw Billet.

«J'ai pris part au raid, mais pas a bord du même bateau que Vic. Je suis un de ceux qui ont eu le bonheur de pouvoir débarquer et rembarquer. La dernière fois que J'AI ENTENDU PARLER DE VIC, il débarquait OK,

mais après cela nous n'avons plus rien su de qui que soit de ce détachement là...»

Als nota aan het einde van bladzijde 103 verwijst Henri Anrys naar een andere brief, CW(C)439/42. Admiralty SW1 van 22 december 1944, gericht aan mevrouw BILLET. Hierin schrijft de Admiralty:

«On ignore si le LCT 159 a atteint la plage et dès lors on peut considérer que le Lieutenant de Vaisseau Billet a perdu la vie sur la plage ou du moins immédiatement au large de Dieppe».

Uit de vergelijking tussen de aangehaalde teksten van deze twee brieven kunnen we enkel een tegenstrijdigheid afleiden:

a. volgens zijn Canadese vriend, die het van horen zeggen had, zou Victor Billet OK geland of ontscheept zijn («il débarquait OK» we laten de juiste interpretatie van deze zin in het

midden) maar wist hij verder niets meer.

b. volgens de Admiralty wist men niet of LCT 159 tot op het strand was geraakt en vermoedde men dat Victor Billet of op het strand of op de rede van Dieppe het leven verloren had. (Het lijkt ons zeer eigenaardig dat de Admiralty in december 1942 nog niet met zekerheid wist of de LCT het strand had bereikt).

Het zou uiteraard interessant zijn de juistheid van de aangehaalde teksten te hercontroleren op basis van de originele brieven. Spijtig genoeg zijn deze brieven niet meer in het bezit van mevrouw Billet en weet ze ook niet waar ze gebleven zijn.

Tot daar de tot nog toe voornaamste bron.

Andere bronnen zijn te vinden door de lektuur van de uitgebreide literatuur die sedert 1942 over het onder-



Interieur van een zwaar geschonden LST achtergebleven op het strand. Waarschijnlijk gaat het hier om de LCT 3 = (159).

werp «De raid op Dieppe» verscheen.

Spijtig genoeg moet een deel van deze werken naar het domein van de compilatie verwezen worden omdat veel auteurs zich voornamelijk baseerden op wat anderen over het onderwerp geschreven hadden.

Uitgaande van de hypothese dat Victor Billet aan boord van de LCT 159 zat (volgens Henri Anrys) is het voornamelijk de landing van de LCT 159 die ons interesseert.

Een viertal auteurs beschrijven, min of meer uitvoerig, de landing van de LCT's. Het zijn:

1. Claude-Paul COUTURE «Operation Jubilee» Dieppe 19 août 1942. Editions France-Empire. Paris. 1969.

De bibliografie en bronnenopgave van deze auteur beslaat niet minder dan 35 bladzijden.

2. Jacques MORDAL. «Les Canadiens à Dieppe». Presse de la Cité 1962 en 1982.

3. Terence ROBERTSON. Dieppe, jour de honte, jour de gloire... Pres-ses de la Cité. Paris 1963. (traduction de R. JOURDAN du livre anglais: The Shame and the Glory: Dieppe).

4. R.W. THOMPSON. «Dieppe at dawn» The story of the Dieppe raid. London. Hutchinson 1956.

Daar de volledigste beschrijving bij COUTURE voorkomt (die tenandere de meest uitgebreide bibliografie geeft) citeren we de beschrijving, die voorkomt op blz 263, tweede paragraaf van zijn boek:

«Le L.C.T.3 (note 16 - onderaan op de bladzijde - encore désigné 159. Pour Robertson le capitaine se nomme WOOD et pour Moral COOK) transportait deux chars lance-flamme, un char bulldozer, un scout-car, des sapeurs et leur matériel.

Il s'échoua à l'est du casino, à la charnière des deux plages, sous un violent tir de mortier. Néanmoins, la rampe s'abaissa et le char de tête du capitaine B.G. Purdy s'apprêta à sortir. Comme il franchissait la rampe, un obus sectionna les attaches de celle-ci et l'engin bascula dans la mer. Déséquilibré, le LCT, se redressa brutalement, heurta le char et s'échoua en biais. AUSSITOT, LE COMMANDANT FUT MORTELLEMENT

TOUCHE AINSI QUE SON SECOND ET PLUSIEURS MARINS ET SOLDATS. Le navire prit feu. Le second char débarqua mais il ne put sortir de la plage. Le reste du matériel, plus ou moins malmené, fut débarqué. Le troisième char brûla avant même d'avoir atteint la digue». Einde citaat.

Volgens dit verslag is LCT 159 wel degelijk op het strand geraakt, werd in brand geschoten, kon met moeite zijn tanks en materiaal ontschepen, maar kommandant, tweede in bevel en meerdere matrozen en soldaten werden hierbij dodelijk getroffen.

De stranding van LCT 159 wordt bevestigd in een fotoreportage over de raid, die verscheen in de Kölnische Illustrierte Zeitung van 3 september 1943.

Een van de foto's, genomen na de raid, vanop de westelijke rotsen richting strand, toont het casino, de prikkeldraadversperringen en andere obstructies, de LCT 5, gestrand en brandende, en de LCT 3 (= LCT 159) gestrand.

De kommandant van de LCT 159 was (volgens MORDAL) Sub Lieutenant COOKE. R.N.V.R. De bewering van Robertson dat de kommandant WOOD heette kan niet juist zijn want er komt geen WOOD voor op de lijst van de «Royal Navy officers killed at Dieppe»(3). S/Lt Wilfred Hulme

COOKE RNVR komt er wel op voor. Zijn graf is niet gekend.

Uit het voorgaande blijkt dat Sub Lieutenant COOKE RNVR. kommandant was van de LCT 159 en niet Victor Billet zoals gesteld wordt door Henri Anrys.

De vraag die zich hier stelt is: waar was dan Victor Billet. Het antwoord zou kunnen zijn dat hij als tweede kommandant was ingescheept.

Op onze vraag aan de Admiralty, wie tweede kommandant was aan boord van de LCT 159 tijdens de raid bleef men ons het antwoord schuldig.

Naar alle waarschijnlijkheid werd de tweede commandant gekozen tussen de beschikbare marineofficieren met een «Combined Operation» opleiding die zich als vrijwilliger voor de operatie hadden opgegeven. Als zodanig kwamen ze niet voor op de bemanningslijst van het schip waarop ze werden ingescheept. Deze hypothese vindt een vorm van bevestiging door de vermelding, op de lijst van de «R.N. Officers reported missing presumed killed, following the raid on Dieppe 19 August 1942» (Neptunus nr 216), dat Lt Cdr RNVR CORKE Charles behorende tot het schip GUEBEC (een latere lijst zegt HMS Tormentor) was known to have been in LCP (L) 42.

Het vermoeden dat Victor Billet aan boord van LCT 159 zat zit vervat in



Zicht op het strand van Dieppe met laagwater, vanaf het kasteel op de Westkant. Men ziet duidelijk de LCT 5 en de LCT 3 liggen.

ROYAL NAVY OFFICERS KILLED IN DIEPPE (OPERATION JUBILEE)

Lt James Melville Murray ALLISON	RNVR	Adegem Canadian War Cemetery, (Belgium) Plot 1, Row E Grave
Ty Lt Victor Louis Guillaume BILLET	RNVR	Grave not known.
Ty A/S/Lt Raymond Charles Arthur BARNES	RNVR	Grave not known.
Ty A/Lt Leslie BREACH	RNVR	RN Cemetery Clay Hall on 26.8.1942.
Ty S/Lt Wilfred Hulme COOKE	RNVR	Grave not known.
Ty A/Lt Cdr Charles Llewellyn CORKE	RNVR	Grave not known.
Ty A/Lt Loving CORKE	RNVR	British Cemetery of Honour Oostduinkerke-Veurne, Grave No 173.
Ty Lt Richard Arthur DURHAM	RNVR	Grave not known.
Lt Edward Gervase EGERTON	RN	Pencil notation in records states «body was in RNH Haslar; cremated and ashes taken home».
Ty S/Lt Arthur Gordon FLORY	RNVR	Grave not known.
Ty Surg Lt Horace Edward Dunning GALE	RNVR	DIEPPE CANADIAN WAR CEMETERY (FRANCE) ROW C GRAVE
Ty S/Lt Henry Leslie GOLDMAN	RNVR	Grave not known.
Ty Lt Eric Leslie GRAHAM	RNVR	Plot 39, Row 9, Grave 314, East Cemetery Boulogne Sur Mer, Pas de Calais.
Ty Lt Lennox Arthur GWINNER	RNVR	Plot 8, Row C, Grave 2, Abbeville Communal Cemetery Extension, Somme.
S/Lt Colin William Horner HASLETT	RNVR	Grave not known.
Ty Lt Edgar Royston Carey HUNT	RNVR	RN Cemetery, Clay Hall.
Ty S/Lt William Alfred Thomas LEECH	RNVR	RN Cemetery, Clay Hall.
Ty S/Lt John LOMAS	RNVR	Grave not known.
Ty A/Lt Hugh Godfrey MACE	RNVR	Grave not known.
Ty Lt Robert Francis Hungerford MORGAN	RNVR	Grave not known.
Ty Lt Harry Sullivan OAKLEY	RNVR	RN Cemetery, Clay Hall.
Ty Lt Noel Entwistle Burnett RAMSAY	RNVR	Grave not known.
Ty S/Lt George Marsh SAMBROOK	RNVR	DIEPPE CANADIAN WAR CEMETERY (FRANCE) SP. MEM «A» No 10
S/Lt Brian Stanley SARGENT	RNVR	Grave not known.
Ty A/S/Lt Robert Richard WINNICOTT	RNVR	DIEPPE CANADIAN WAR CEMETERY (FRANCE) ROW C, GRAVE 3
Lt (Acting Capt) Alan Douglas COMYN	RM	GRAVE NOT KNOWN.
Ty Lt Derrick George OVER	RM	DIEPPE CANADIAN WAR CEMETERY (FRANCE) ROW C. GRAVE 6.
Capt (A/Lt Col) Robert Granville PARKS-SMITH	RM	Died in UK 20.8.1942, ST PETER ADVINCOLA CHURCHY- ARD. SOUTH NEWINGTON (OXFORD 30)
Capt (Brevet Major, A/Lt Col) Joseph Picton PHIL- LIPS	RM	GRAVE NOT KNOWN.

Ty: Temporary

S/Lt: Sub Lieutenant

A/Lt: Acting Lieutenant

Surg: Surgeon

Capt: Captain

Col: Colonel

RM: Royal Marines

RNVR: Royal Navy Volunteer Reserve

de tekst van de twee brieven die Henri Anrys aanhaalt. Zijn schip van oorsprong was echter, volgens de zojuist aangehaalde lijst DINOSAUR.

Als dit vermoeden juist is zal Victor Billet, samen met Cooke en enkele matrozen en soldaten, dodelijk getroffen zijn geweest aan boord. Aan gezien er aan boord een brand woedde en het schip niet meer van het strand is weggeraakt is de kans groot dat de lijken onherkenbaar werden terugevonden.

Op het Canadees kerkhof te Sint Aubin bij Dieppe staan 9 grafstenen met de vermelding «Sailor of the 1939-45 war» gestorven op 19 augustus 1942. Een ervan werd geïdentificeerd als zijnde van «An officer Royal Navy». Ze zijn echter alle negen naamloos.

Alvorens tot een conclusie te komen moeten we ook nog even nagaan wat er met LCT 5 gebeurd is.

Het schip strandde normaal. Het kreeg echter een voltreffer die brand veroorzaakte. Een gedeelte van de bemanning werd hierbij gedood. De drie tanks konden echter ontschepen. Het schip bleef tot laat op de dag branden. Talrijke foto's getuigen hiervan.

Luitenant Brookes-Hill, kommandant van de LCT 5, komt niet voor op de lijst van de gedode RN officieren en er is ook geen vermelding van

zijn tweede kommandant als zodanig. Waarschijnlijk hebben zij, in tegenstelling tot een deel van hun bemanning, het drama overleefd.

De 9 naamloze «Sailors of the 1939-45 war» zullen dan in hoofdzaak verzameld zijn uit de LCT 3 en LCT 5. Vermits we tot hiertoe maar weet hebben van 2 RN officieren, Billet en Cooke, in deze groep moet Victor Billet, praktisch met zekerheid onder een van de 9 naamloze grafstenen liggen op het kerkhof van Sint Aubin bij Dieppe. Of het die is met de aanduiding «An officer R.N.» is betwistbaar. Ik vermoed dat Victor Billet als een «Combined Operation» man minder Navy-dressed in de actie is gegaan dan Sub-Lieutenant Cooke RNVR die dan toch aan boord zijn thuis had. En waarschijnlijk is de identificatie van de verbrande lijken gebeurd op basis van kledijresten, vandaar de aanduiding «An officer R.N.».

Het zou de Zeemacht dan ook niet misstaan, bij elke viering op het Canadees kerkhof te Dieppe, een bloemenruiker neer te leggen op elk van de 9 naamloze graven gemerkt «A sailor of the 1939-45 war». Een van deze grafstenen dekt, bijna zeker, de stoffelijke resten van Luitenant-ter-zee Victor Billet.

Opmermeester (b.d.) J.B. Dreesen.

Verwijzingen.

1. Henri ANRYS. «CONGE POUR MOURIR». Bruxelles. D. 1975-0270-77.

2. LCT. Landing-Craft Tank. (naar gegevens van de diverse auteurs). Lengte = 48,75. Breedte = 9,45. Diepgang leeg V.0,58.A.1,52. Geladen V 1,12.A 2,13.

Waternverplaatsing leeg 296 ton.

2 motoren, 2 schroeven, snelheid 11 knopen.

Transportcapaciteit: 3 tanks van 40 ton.

Geen bescherming. Bewapening 2 pom-pom's (40 mm geschut).

Bemanning 2 officieren en 10 andere bemanningsleden.

3. Zie lijst in bijlage.

Wij danken Kapitein-ter-zee (T) P. LAVAERT ir., Militair, Zee- en Luchtvaartattaché te London, voor zijn tussenkomsten bij het Ministry of Defence tot het verkrijgen van de nodige gegevens.

G **GOEKINT**
G R A P H I C S

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukwerk

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 51 43 43
Fax (059) 51 44 43

NORMANDIE 1944

LA GIGANTESQUE MACHINE DESTINEE A L'INVASION

J'ai hésité pendant 50 ans à retracer ces quelques semaines avant et après «D-Day» car je n'étais qu'un infime rouage dans cette énorme entreprise qui est et restera la plus grande opération amphibie jamais réalisée. Vous n'y trouverez pas de description de batailles ni d'actes héroïques, mais bien des faits bien réels, des personnages typiques de l'époque et des coups d'oeil derrière les coulisses de l'opération OVERLORD dont la gigantesque partie navale était la bien-nommée opération NEPTUNE.

SOUTHEND

En ce printemps 1944 je me trouvais comme S/Lt R.N.R. au camp des «Combined Operations» à Leigh on Sea, à l'embouchure de la Tamise. Après toutes sortes de stages et d'entraînements en vue de l'«invasion», j'avais été détaché pour assurer des quarts de jour ou de nuit dans le bureau des opérations à Southend. (Southend était un centre majeur de formation de convois: le 2.000ème convoi quitta Southend le 21 juillet 1944, je m'en rappelle car ce jour-là, j'ai célébré notre fête nationale avec quelques amis!). Bientôt, et ce grâce à mon diplôme anglais de Lieutenant au long cours, on m'avait mis à la disposition du «Routeing Office» dirigé par le Lt-Cd R. Gill RNR, donc également un ancien officier de la Marine Marchande. Il était responsable des «chartlets» de la côte est d'Angleterre. Ce jeu de cartes côtières d'environ 20 x 30 cm était vital pour la navigation très délicate des convois FN et FS parmi les épaves, écueils, bancs de sable, portions minées, chenaux dragués, de cette côte est d'Angleterre, dont une partie avait été surnommée «E-Boat alley», car les Schnellbote allemands venaient y attaquer de nuit les convois côtiers et mouiller des mines. Leur trajet était détecté au radar, ce qui nous permettait d'imprimer en un temps record une «stop press» sur feuille volante, indiquant la zone probablement minée ainsi que le détour recommandé. Tout cela devait parvenir en un temps record aux responsables des convois côtiers qui partiraient le lendemain.

Autour de nous l'on sentait que la gigantesque machine destinée à l'«invasion» (il n'était jamais question entre nous de «landing» ou de «débarquement») se mettait en marche. Des péniches de débarquement de toutes sortes se mirent à envahir les eaux de l'embouchure, soit à l'entraînement, soit pour se rendre à la côte sud. Tout cela faisait que l'on avait de plus en plus besoin de pilotes et de navigateurs et ce fut là un des problèmes sérieux auxquels eut à faire face l'Amirauté. Pensez donc: 4.500 bateaux de toutes sortes et de toutes tailles devant voguer quasi en même temps vers quelques dizaines de km de côtes: cela posait d'énormes problèmes d'organisation et de commandement.

Les attaques des «E-Boats» étant devenues plus rares, je fus plusieurs fois appelé à piloter des navires de guerre de petite taille entre Southend et la base navale de Chatham, faute de pilotes professionnels. Cela se passa bien, heureusement pour moi. C'était là un premier indice de ce manque de marins expérimentés.

Mais mon «job» suivant allait me mettre directement dans l'énorme engrenage et dans les secrets de l'«invasion». Cela se passa un lundi matin, où je fus convoqué dans le bureau du F.O.I.C. Southend (F.O.I.C. = Flag Officer in Charge, donc un Amiral). Je ne me rappelle pas des détails de notre entrevue mais cela devait ressembler à la blague classique de l'armée: «Vous savez jouer du piano? Bon, dans ce cas vous aiderez à le monter au 1er étage!».

TILBURY

Toujours est-il que le lendemain, je me trouvais avec ma valise dans le petit train à vapeur qui m'emmenait de Southend à Tilbury, le fameux port d'embarquement pour paquebots situé à mi-rivière vers Londres. Deux choses me frappèrent ce jour là et me rappelèrent que la Royal Navy avait fait appel à tous ses «anciens». Dans mon compartiment se trouvait comme unique autre passager un marin de la Royal Navy, arborant non seulement des décorations de la guerre 1914-18 mais également une fine moustache. Or il faut savoir que le port de la moustache seule est interdit à la R.N. et que la croissance d'une barbe + moustache est soumise à un rituel compliqué débutant par la «permission to grow» accordée par le Commandant. Le vieux loup de mer devina ma pensée et m'expliqua que c'était un privilège exceptionnel qui lui avait été accordé vu son âge respectable et ses états de service. Je me le tins pour dit. Vers 11 heures, j'arrivai avec ma valise au «Landing Stage» de Tilbury, un énorme ponton articulé sur 2 bras et flottant en bordure du chenal navigable de la Tamise. Il montait et descendait donc avec les marées, ce que j'allais bientôt fort apprécier. Une bâtisse à deux étages courait tout le long de ce ponton, le «rez-de-chaussée» étant occupé par des magasins de matériel, remises, salles de machines, etc..., tandis que le premier étage se composait principalement de bureaux. C'est là que j'eus mon second choc car le «Captain in Charge Tilbury» était le type même du Commandant de croiseur de la première guerre mondiale. Grand et mince, son visage était coupé au couteau et tout à fait glabre excepté pour deux espèces de barbichettes blanches dans le bas des joues couperosées. Le tout était surmonté du képi étroit que portaient les officiers de marine de la première guerre mondiale.

Il fit semblant de ne pas remarquer mon étonnement et me mit vite à l'aise en m'interrogeant sur mes états de service. Mes deux années passées sur le navire école MERCATOR durent lui plaire car il se rappela que

lui aussi avait été entraîné à la voile 40 ans plus tôt.

Il m'expliqua que mon travail consisterait à préparer le remorquage en mer de toutes sortes d'engins. Pour cela, j'aurais sous mes ordres deux sous-officiers gabiers expérimentés. C'est tout ce qu'il pouvait me dire pour l'instant. Heureusement, je pus occuper un des bureaux du 1er étage et m'y installai le plus confortablement possible.

LES «UNITS» ou «CAISSONS PHOENIX»

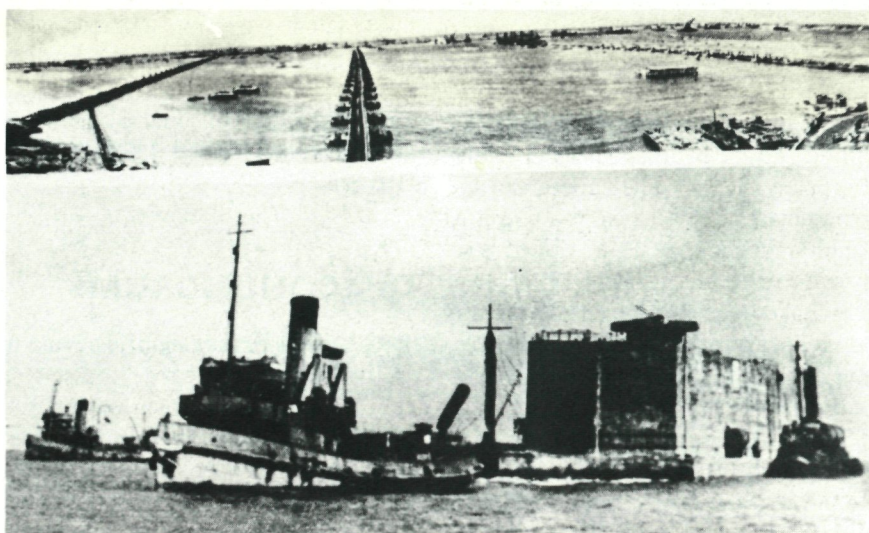
En fait, pendant les quelques semaines qui suivirent, je vis défiler sous mes yeux toutes les pièces du puzzle qui devaient servir à confectonner en quelque trois jours de temps les ports artificiels sur les plages normandes. J'ai conservé une partie de mes carnets de travail de l'époque et voici le tableau de dimensions des «PHOENIX UNITS» dont je dus assurer le remorquage en haute mer.

PHOENIX UNITS					
TYPE	LONG.	LARGE	TIR D'EAU	TIR D'AIR	TONNES DWT
A 1	62 m	17,5 m	5,5 m	18,30 m	6.000
A 2	62	17,5	5,2	15,20	4.696
B 1	62	13,5	4	12,20	3.198
B 2	62	13,5	3,5	10,70	2.784
C 1	62	10	4	9,20	2.145
D 1	53	9	3,5	7,60	1.451
WHALE	26	18	-	-	-

Ces «UNITS» étaient numérotées et mon carnet de notes indique que les deux premiers furent :

B 1 - 83 remorqué par HMT Dexteros et coulé à Dungeness; B 1 - 82 remorqué par HMT Algorna et coulé à Dungeness, en attendant d'être renfloué au Jour-J.

Le système de remorquage consistait en une patte d'oie en filin de 4 1/2 pouces, attachée par une grosse manille au câble de remorque et dont les deux pattes se terminaient via des amortisseurs à ressort sur des plaques en béton arrondies et armées du UNIT. C'était simple mais efficace. Lorsque se présentèrent les premiers A 1 n° 25 et 50, le même système fut essayé, mais, au retour, les Capitaines des remorqueurs de haute mer se plaignaient de l'effet de lacet qu'éprouvait leur «A UNIT» de 4 mètres plus large que les «B». Aussi, les «A 1 n° 22» fut tirée par deux remorqueurs de front, le SEAMAN et le SESAME, avec un système de pattes d'oie croisées aboutissant en tringles rectangles sur l'«A-UNIT», ce qui réduisait très fort le mouvement de lacet.



Remorquage d'un «A UNIT»

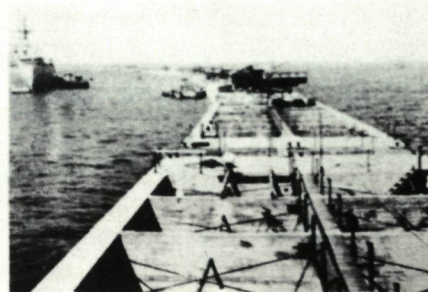
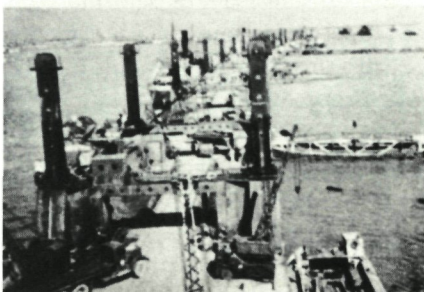
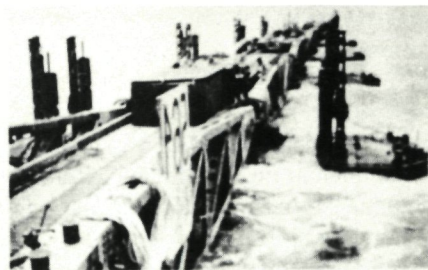
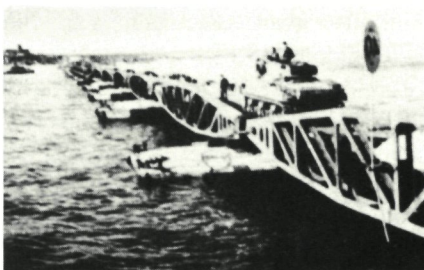
Ces explications peuvent sembler oiseuses mais il faut se représenter ces UNITS comme des blocs d'appartements de 60 m de long, 18 de large et près de 20 de haut.

A bord vivaient les canonniers servant le canon anti-aérien monté sur le haut de la plate-forme. J'avais pitié de ces pauvres bougres qui vivaient dans ces blocs de béton humides et froids, sans aucune distraction. Mais il était essentiel de maintenir ces monstres dans les chenaux dragués et par conséquent, d'éviter ces mouvements de lacet qui pouvaient les entraîner dans des eaux minées ou sur des bancs de sable. Il régnait un extraordinaire esprit d'entraide et la coopération des Capitaines de remorqueurs était totale. Je garde précieusement mon carnet où j'avais dessiné les différents schémas de remorquage que nous avions mis au point en commun.

Tout devint plus ou moins une routine. Les remorqueurs de rivière nous amenaient les caissons PHOENIX le long de notre ponton d'embarquement de Tilbury. Avec mes deux sous-officiers nous préparions soigneusement tout l'attirail de remorquage: amortisseurs, pattes d'oie, manilles, lignes de repêchage, etc... de sorte que lorsque les remorqueurs de haute mer arrivaient tout était fin prêt et le convoi se mettait lentement en marche peu avant la marée haute, face au courant de flux, afin de profiter du jusant pendant tout le voyage vers Douvres.

La seule ombre au tableau vint, quand j'appris le 24 avril 1944, que le matin même vers 4 H 45 le remorqueur hollandais ROODE ZEE avait été torpillé près de la bouée D, probablement par un Schnellboot allemand. Tout l'équipage périt et je me rappelais que la veille encore j'avais trinqué au genièvre avec son regretté Capitaine J. KLINGE, un bon vivant pesant au moins 120 kilos.

Les autres pièces du puzzle défilèrent ainsi devant nous, la plupart touées par des remorqueurs plus petits, de la série des «TIDS». Puis vinrent les SPUDS (plate-formes avec vérins), les WHALES (gros pontons de 26 x 18 m), les BEETLES: flotteurs arrondis sur lesquels devaient reposer les travées articulées qui formeraient la



4 vues du port artificiel d'Arromanches

chaussée menant vers les plages en montant et descendant avec les marées.

Dans «The War of Sea», l'historien officiel britannique Captain S.W. Roskill a constaté que:

«Le remorquage de toutes ces unités encombrantes comprenant les caissons brise-lames, des piers, des têtes de piers (môles), d'abord de leurs chantiers de construction aux points de rassemblement de la côte sud, puis à travers la Manche, fut une entreprise d'une complexité inhabituelle. Il s'agissait de 400 unités, totalisant un million et demi de tonnes, manipulées par 10.000 hommes et 160 remorqueurs».

Nous avons pu contribuer à ce vaste mouvement et petit à petit nous avons pu nous former une idée de ce que seraient ces ports artificiels.

Jusqu'au jour où un signal nous annonça la venue du CONUNDRUM.

Le «CONUNDRUM»

En anglais ce mot signifie devinette. Ou, mieux encore «casse-tête chinois» et c'en fut bien un lorsque nous avons vu arriver le monstre. Dans le même livre cité ci-dessus le Captain Roskill constate que:

«Leur nom de Conundrum était pleinement justifié par la difficulté qu'il

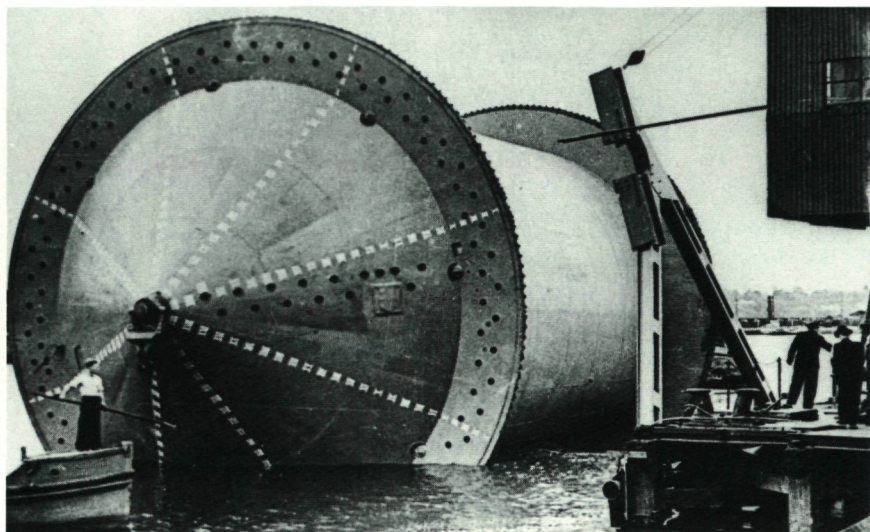
y avait à manoeuvrer et à remorquer cette chose».

En fait, il s'agissait d'une énorme bobine, ou «drum» en anglais, de 15 m 25 de diamètre sur laquelle étaient enroulés 112 km d'un tube flexible en acier. Comme pour un iceberg seulement un huitième dépassait de l'eau, soit environ 1 m 90. Le système de remorquage était assuré par une bride à l'avant, tirée par deux remorqueurs, tandis qu'un troisième faisait office de gouvernail et parfois de frein à l'arrière.

Cela donne satisfaction et tout fut fin prêt pour le remorquage. Mais avec son tirant d'eau de quelque 13 mètres, le monstre ne pouvait passer les seuils de l'embouchure de la Tamise qu'aux plus hautes eaux de syzygie. Et même alors, ce serait tout juste.

Nous avertîmes Lt-Cdr Gill à Southend et la date et l'heure de départ furent fixées. Ce jour-là se passa très lentement, heureusement il faisait beau et calme et nous apprîmes plus tard par les Capitaines de remorqueurs que la fameuse bobine tournait sur son axe horizontal pendant le remorquage, qu'elle semblait à certains moments avoir «roulé» sur le fond de la Tamise et que le plus difficile était de l'arrêter sans qu'elle ne vous enfonce l'arrière!

Evidemment, nous avons essayé de deviner à quoi devait servir ce long tube creux et notre conclusion avait



Conundrum de 90' de large

été unanime : un pipe-line sous-marin pour pomper l'essence vers les endroits où se ferait l'invasion. Plus tard, nous apprîmes en effet que notre « bobine » avait servi dans l'opération PLUTO (« Pipe Line Under The Ocean »). Le « Conundrum » avait été résolu à la satisfaction de tous.

L'ATTENTE

Fin mai le défilé des géants cessa et je fus rappelé dare-dare au Routeing Office de Southend, toujours sous les ordres du Lt.-Cdr. GILL. Un matin venteux et pluvieux, il me convoqua et me dit : « Jan, tu vas bientôt revoir le Continent » et il me montra une série de « chartlets » de la côte est d'Angleterre que je connaissais bien, pour les avoir utilisées et corrigées depuis 4 mois que j'avais travaillé sous ses ordres.

Mises bout à bout ces cartes marines imprimées sur papier cartonné donnaient une image fidèle de la côte Est en allant de l'embouchure de la Tamise vers le Nord. Mais en y regardant de plus près, je m'aperçus que celles-ci portaient du même point, Southend, mais se dirigeaient vers le Sud, donc vers Ramsgate et Douvres, puis vers l'Ouest pour s'arrêter à l'île de Wight, aux ports de Southampton et de Portsmouth.

En fait, et je devais l'apprendre plus tard, il s'agissait exactement de tout le secteur de départ des forces d'invasion dépendant du commandement britannique. Or, je savais que depuis 4 ans, aucun convoi digne de ce nom n'était passé par là. En vain je cherchai une indication de route transmanche qui aurait pu me laisser deviner sur quelle zone côtière d'Europe aurait lieu le débarquement.

Voyant mon embarras le Lt-Cdr. se contenta de me dire : « Non, ce ne sera pas chez vous, sur la côte belge, qu'il aura lieu, mais patience ! Vous le saurez bientôt. »

Vinrent les premiers jours de juin et je sentis autour de moi la fièvre monter de plusieurs degrés, jusqu'au jour, vers le 3 ou 4 juin, où je reçus ordre de quitter le camp du « Combined Operations » qui s'était d'ailleurs vidé de la plupart de ses occupants et d'amener mon barda au Routeing de Southend.

A partir de ce moment, ce fut pour moi et pour un Lieutenant de la marine de guerre Norvégienne qui m'avait été adjoint, une course contre la montre. La plupart des petites unités navales s'étaient éclipsées durant la nuit du 4 au 5 juin ainsi que des navires côtiers pour se glisser à la faveur de l'obscurité à travers le rayon d'action des canons allemands à longue portée de Calais.

Ancrés entre Southend et Tilbury une centaine de gros navires chargés de troupes ou de matériel de guerre attendait les ordres : Les « convois conférences » se succédèrent dans le pavillon situé à l'extrémité du long pier de Southend. Tous les documents nous parvinrent par le petit train qui faisait la navette sur ce pier. Les noms des navires avaient été remplacés par des codes : p. ex. le LEOPOLDVILLE de la C.M.B. était devenu PP 7 et le THYSVILLE PA 40. Ils devaient faire partie des premiers convois.

Nous commençons à y voir plus clair car l'ordre de succession des convois devait être :

- ETM 1, E = England, au départ de, T = Thames, M = Mechanized, 1 = n° d'ordre du convoi, composé de 11 « Liberty Ships » dont le nom commençait par SAM et transportant chacun environ 120 véhicules et 480 soldats. Il serait suivi par :

- ETP 1, P = Personnel, composé de 8 anciens paquebots dont notre LEOPOLDVILLE, le CAMERONIA de la Anchor Line et deux paquebots de la Bibby Line (DEVONSHIRE et WORCESTER-SHIRE) qui à eux 4 venaient d'embarquer pas moins de 9.000 hommes de troupe à Tilbury. S'y ajoutèrent 7.520 autres embarqués sur CHESHIRE (2.200), CITY OF CANTERBURY (1.520), LANCA-SHIRE (2.040) et NEURALIA (1.760), soit en tout près de 16.500 hommes de troupe.

- ETM 2, composé de 29, en majorité du type « Standard Ship » de 7.200 tonnes de jauge brute, avec quatre exceptions dont le paquebot belge THYSVILLE qui devait servir de navire de repos pour les équipages des petites unités, l'ex-paquebot français CAP TOURANE et l'anglais ASCANIUS, navires dépôts destinés aux Gooseberries 4 et 5, et enfin un navire hybride, l'ALBATROS, ancien transport d'hydravions de Royal Australian Navy.

Tout était donc prêt pour ces quelque 50 navires, plus leurs escortes, qui devaient se faufiler sur 2 colonnes dans d'étroits chenaux dragués au

large de Ramsgate, Douvres et au-delà. Mais c'est cet «au-delà» qui restait mystérieux pour nous ainsi que le jour et l'heure de départ.

L'ENVELOPPE «TOP SECRET»

A partir des 4 et 5 juin 1944, mes souvenirs sont devenus très confus. Cela est dû à la multiplicité de mes activités et au fait que nous campions sur place, dormant sur des lits de camp et mangeant quand et où c'était possible.

Toujours est-il qu'à un certain moment, le Lt-Cdr GILL me confia une cinquantaine d'enveloppes «TOP SECRET» à remettre personnellement entre les mains des Commandants et Capitaines des navires de guerre ou de commerce dont la liste codée était remise. Une fois cette tournée terminée, je devais me conformer à un ordre de mission que l'on me ferait parvenir.

Si mes souvenirs sont exacts, je déposai mon barda à bord du remorqueur SUN XI tout en gardant précieusement sur moi le paquet d'enveloppes serré dans un sac étanche. En effet, le temps était pluvieux et froid avec un vent force 6 qui descendait la Tamise avec insistance. Le soir tombait et j'établis bientôt un plan de bataille avec le patron du remorqueur. Nous décidâmes d'attaquer d'abord les navires ancrés le plus en amont car la marée montait, ce qui nous permettait de les accoster en remontant le courant et simplifiait donc les manoeuvres. Et me voilà parti pour une expédition qui allait durer une partie de la nuit.

Vers le milieu de la nuit, je me trouvais à bord du PA 40 (= Personnel Auxiliary n° 40) qui n'était autre que notre THYSVILLE. Peut-être pour la trentième fois cette nuit-là, je me hissai à bord et remis au Commandant les ordres scellés pour l'invasion. Très gentiment il me retint et m'offrit un remontant, que j'avais refusé à bord de tous les autres navires mais que cette fois-ci j'acceptai. Je me souviens qu'il me raconta que, quelque temps auparavant, lors d'une réparation, une patte d'une des tables du mess avait révélé une cachette où

MESSAGE TO MASTERS FROM THE MINISTER OF WAR TRANSPORT

You are about to engage in the greatest amphibious operation of all time and in an enterprise which will profoundly affect the outcome of the war. Nothing matters except that the operation should be a success.

In normal times, one of the first duties of a Master is to secure the safety of his ship. Now, risks must be taken and the ship must even be sacrificed if the needs of the operation require it.

The orders of the Naval Authorities must be obeyed. You know what your ship can do, and it is your duty to advise the Naval Authorities on the results of carrying out their orders whenever you think they have over-estimated the capabilities of your ship or engines. But the final decision lies with the Naval Officer in command and you must obey his orders.

I can promise that if you have to hazard your ship under Naval orders, no reflection will on that account be cast upon your professional competence, nor will you be prejudiced professionally in any way by implicit obedience to the instructions of the Naval Authorities during the operation.

May God be with you as you go forth on your great adventure.

Leathers

24th May, 1944.

Documents de l'enveloppe «TOP SECRET»

furent découverts des diamants disparus lors d'une fameuse affaire de fraude.

Ragaillardis par cette visite à des compatriotes, je terminai ma tournée des navires à l'ancre et le SUN XI me déposa au pier de Southend où je m'affalai sur un lit de camp, non sans avoir remis à l'Officier de quart ma liste codée de navires, munie de toutes les signatures.

Et je sombrai dans le sommeil du juste.

«D» DAY

«**G**ood morning, Sir, here is your tea!» furent les premières paroles que j'entendis en ce matin du 6 juin 1944. Une jolie WREN était penchée près de mon lit de camp et déposait une tasse de thé fumant sur le coffre métallique des livres confidentiels. Puis elle ouvrit les rideaux d'occultation (black-out) et disparut. J'étais aveuglé et ne me rendais pas compte tout d'abord où j'étais. Puis tout me revint en mémoire: toutes ces

enveloppes, tous ces navires, où sont-ils? Je bondis sur la plate-forme du Pier et ce que je vis me donna chaud au coeur. Le convoi ETM 1 des 11 Liberty Ships disparaissait sous le soleil à contre jour vers l'est, tandis que les 8 troopships du convoi ETP 1 défilaient lentement devant moi. Je reconnus immédiatement le beau profil du LEOPOLDVILLE, avec lequel j'avais été au quai de la «Belgian Line» à Brooklyn en novembre 1940, quand je servais sur le MOKAMBO également de la CMB. Entre nous deux était amarré le JEAN JADOT et les cadets des 3 navires eurent de joyeuses réunions à New York! C'était il y a 4 ans et nous voici enfin à la reconquête de l'Europe. Cette vague de souvenirs m'était revenue sans que je m'en aperçoive: 4 ans de guerre déjà. Le MOKAMBO et le JEAN JADOT avaient été torpillés: de loin, je saluai le LEOPOLDVILLE et lui souhaitai bonne chance! Hélas, lui aussi tomba victime d'un U-Boot la veille de Noël 1944. Pendant que je prenais mon petit déjeuner, j'entendais Churchill qui

YOU ARE TO KEEP THIS IN YOUR PERSONAL CHARGE. IT IS NOT TO BE SHOWN OR COMMUNICATED TO ANYONE ELSE UNDER ANY PRETEXT WHATEVER UNTIL YOUR SHIP HAS SAILED FOR AND IS COMMITTED TO THE OPERATION. THE MESSAGE SHOULD THEN BE READ TO THE CREW AND COPIES POSTED ON THE NOTICE BOARDS.

**PERSONAL MESSAGE FROM
THE ALLIED NAVAL COMMANDER-IN-CHIEF
TO THE MASTERS OF MERCHANT VESSELS
TAKING PART IN OPERATION OVERLORD.**

We are about to embark on the most critical operation of the war, the invasion of German occupied France, for which we have been waiting and preparing since the British Expeditionary Force was evacuated from Dunkirk. The invasion is being undertaken by an Allied Force in which all arms and the merchant navies will play their part.

The ships that you command are amongst those selected for this vital task and the manner in which each is conducted will have a direct bearing on the campaign ahead. The gaining of a bridgehead by the Allied Expeditionary Force requires the strongest available support from the Allied Navies and Air Forces: the subsequent reinforcement and maintenance of the Expeditionary Force necessitates the regular arrival and quick turn round of a vast quantity of merchant shipping of all types. Unless the volume of reinforcements and supplies can be kept up as planned, the build-up of our armies will not be able to match that of the enemy and their position on the Continent, let alone their ability to advance, may well be imperilled.

This Operation must by its nature be a set-piece but there will be plenty of opportunities for initiative on the part of masters and crews of which I am confident you will take full advantage. There will also be difficulties and dangers calling for the highest qualities of leadership and determination, which I am equally sure will be forthcoming, remembering as you will, that our Armies and Air Forces are at the same time facing even greater perils.

I know that all will be proud to be associated with this great enterprise, which is the climax of the European War, and I wish you all God speed.

B. H. Ramsay

ADMIRAL.

ALLIED NAVAL COMMANDER-IN-CHIEF,
EXPEDITIONARY FORCE.

Documents de l'enveloppe «TOP SECRET»

annonçait à la B.B.C. que l'invasion de l'Europe avait commencé et qu'un débarquement avait eu lieu en Normandie. Cela ne m'étonna pas plus, car les enveloppes «TOP SECRET» contenaient le détail des routes à suivre pour débarquer sur les plages ainsi que les messages aux Capitaines reproduits ci-contre de Lord Leathers, Ministre du War Transport, et de l'Amiral Ramsay. Une bande de papier collée en tête de ce dernier message était très explicite et je la traduis ci-après :

«Vous devez garder ceci personnellement et ne le montrer ni le communiquer sous aucun prétexte à qui que ce soit jusqu'à ce que votre navire soit en route et engagé dans l'opération. Alors ce message doit être lu à l'équipage et des copies affichées dans les divers postes».

Rentré au «Navy House» à Southend, je me présentai au Lt-Cdr GILL qui, oubliant tout le flegme britannique, me donna l'accolade en arborant un large sourire ; il me glissa dans l'oreille : «On les aura, les

Boches», une phrase qu'il m'avait entendu dire plusieurs fois sans doute...

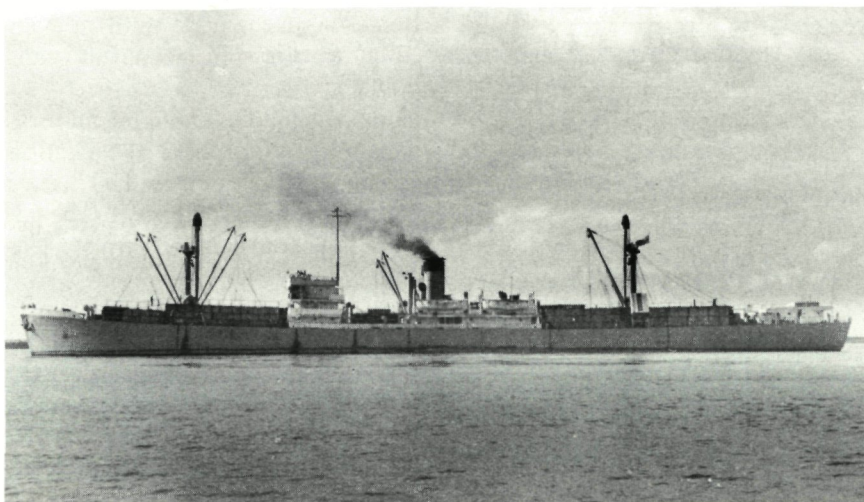
Nous déjeunâmes ensemble au mess dans une atmosphère d'excitation contenue. Après un travail intense de plusieurs semaines, le ressort se détendait et les conversations étaient très animées.

Lorsque je lui dis que j'enviais mes compatriotes des 2 paquebots de la CMB qui allaient participer à l'invasion, il me fixa drôlement et me confia : «Mais vous partirez demain matin comme Officier de Liaison entre moi et l'officier en charge de Juno Beach. Vos ordres sont prêts ! » Une heure plus tard, il me les remit et c'est ainsi que je me trouvai l'après-midi du 6 juin à bord du transport canadien «FORT SAINT CROIX», où je me présentai au Commandant Morrison. Je pus m'installer sur le divan dans la cabine du 1er Officier et passai le reste de la journée à m'intégrer dans la vie à bord et à potasser le jeu de «chartlets» et de «stop press» menant aux plages de débarquement. Ce navire était construit au Canada et l'équipage ainsi que les soldats à bord étaient tous canadiens. J'éprouvai un immense plaisir à parler français avec certains d'entre eux.

C'est ainsi que se termina «D Day» pour moi.

COURSEULLES

Notre convoi ETM 2 quitta Southend à 6 h du matin le 7 juin et nous arrivâmes sans encombre au mouillage devant «Juno Beach» le lendemain matin. Nous avions passé Douvres sans avoir essuyé un seul coup de canon des batteries de Calais. Seul le convoi ETM 1 qui nous avait précédé la veille avait perdu le MT 2 (le SAMBUT) touché vers midi à l'avant par 2 obus. Il prit feu et dut être abandonné 3/4 d'heure plus tard pour couler dans la soirée à l'est des Goodwin Sands. Personne n'a jamais pu m'expliquer pourquoi le convoi ETP 1 qui le suivait de près avec 16.500 soldats à bord ainsi que le nôtre d'ailleurs, n'avons pas reçu un seul obus des canons à longue portée de Calais.



Le standard ship Fort St. Croix

Je restai 5 jours à bord et fis mon rapport au retour à Southend le 12 juin, pour repartir vers les plages avec le même navire le 14. Le 16, je pus enfin débarquer avec un LCT chargé de matériel roulant. Il faisait beau et une jeep me transporta jusqu'au « beach road ». Là j'attendis qu'un véhicule me donne un « lift » pour le village de Courseulles où je devais remettre un pli urgent au Commandant Naval. Il faisait beau et j'étais extrêmement heureux de me retrouver sur le continent européen que j'avais quitté le 21 février 1940.

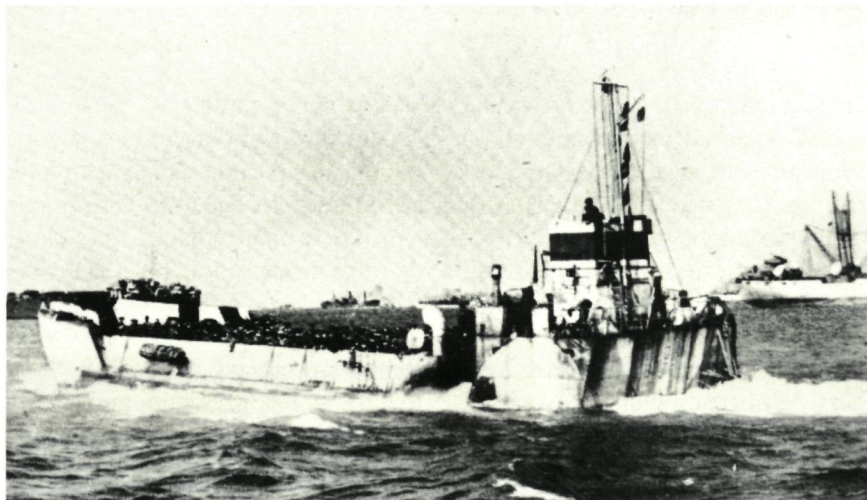
Tout à ma joie, je n'avais pas remarqué un cortège de jeeps qui s'approchait : la première était occupée par des galonnés de haut rang et je la laissai passer. Lorsque la deuxième jeep arriva à ma hauteur, je ne pus en croire mes yeux : à l'arrière et bien visibles pour tous, étaient assis côte à côte le Roi George VI et le Général Montgomery. Tous deux répondirent courtoisement à mon salut. La dernière jeep du cortège royal n'était occupée que par un Commander R.N. et il me prit volontiers à bord pour me déposer au village de Courseulles. Je remis mon pli au N.O.I.C. local, pris la réponse ainsi que les derniers renseignements sur les obstacles sous-marins et autres et pris congé. J'avais deux heures devant moi avant de rejoindre mon LCT 2089 qui s'était échoué et devait attendre la marée montante.

Au loin, du côté de « Sword » beach, on entendait encore tirer au canon mais ici, au village, on se sentait comme en temps de paix. J'entrai

dans une petite épicerie mais ils n'avaient pas grand chose à vendre et je n'avais sur moi que de l'argent anglais. J'échangeai une barre de chocolat contre deux cartes postales que je possède encore : l'une montre un 3 mats goélette déchargeant dans le bassin de Courseulles, l'autre une vue à marée haute d'Arromanches. Un peu plus loin, j'aperçus une maison de coin ornée de petits drapeaux belges et français. Je sonnai et me présentai. La dame à l'entrée se retourna et cria : « Félicien, viens, un officier belge ici ! ». Et elle tomba dans mes bras en pleurant de joie. J'étais aussi ému qu'elle mais bientôt son mari arriva en brandissant une bouteille de cidre. Nous nous installâmes tous 3 et racontâmes nos odyssees respectives. Ils avaient quitté la région de Mons en mai 1940 pour venir se réfugier en Normandie et

prendre racine ici. Leur nom : Monsieur et Madame Félicien DUMONT. A ma question, pourquoi leur maison était la seule du village à arborer des drapeaux, ils me répondirent : « Les villageois ont peur de représailles si les allemands reprennent le village ». C'était aussi simple que cela. J'ai revu ces braves gens 40 ans plus tard, leur fille s'est mariée sur place et eux sont rentrés au pays du côté de Leuze. C'est l'esprit embrumé par le cidre et le calvados que je rentrai avec mon fidèle LCT à bord du FORT ST. CROIX. Le lendemain, je fus réveillé par de fortes détonations s'espaçant toutes les minutes. Je montai sur le pont et pus photographier le cuirassé WARSPITE qui tirait des salves d'obus de 380 mm vers les lignes allemandes à 25 km de là. Je pris encore plusieurs photos de navires qui nous entouraient et des péniches de débarquement. Malheureusement, le port artificiel d'Arromandes auquel j'avais contribué était trop loin et je me contentai de l'observer aux jumelles.

Au retour vers la Tamise, je me trouvais sur la passerelle du FORT ST. CROIX quand un bruit étrange nous fit lever la tête. A quelques centaines de mètres au-dessus de nous passait une espèce de croix volante munie d'une buse d'où sortait ce sale bruit en crachant des flammes. Aucune alerte n'avait été donnée à bord et nous la regardâmes disparaître au-dessus des falaises de la côte anglaise. C'était notre première rencontre avec la nouvelle arme secrète d'Hitler, la V1.



LCI débarquant des troupes



HMS WARSPITE bombardant les lignes allemandes

En juillet, je pus prendre un peu de congé et, ironie du sort, sortis indemne d'une explosion de « V 1 » au-dessus de Folkestone, sentis la maison en face de celle où je dormais à Douvres voler en l'air sous l'impact d'un obus allemand tiré de Calais, puis me réfugiai à Londres où une autre « V 1 » fit vaciller mon bus à étage pendant que tous les carreaux volaient en éclats autour de moi. C'est le cœur léger que je repris mon service à Southend et à Tilbury où j'aidai à embarquer toute la brigade Piron sur les navires suivants :

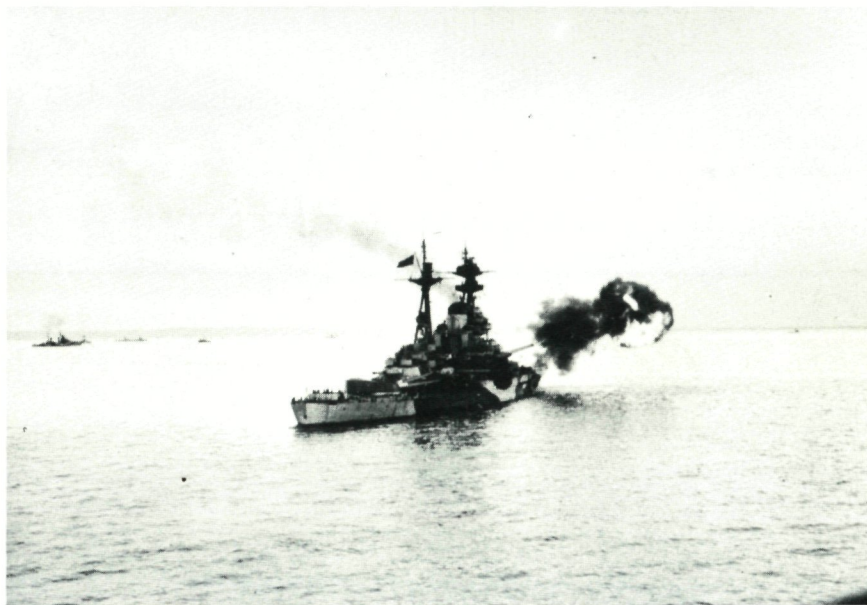
Quelques heures plus tard, je pris congé du Commander Morrison et du FORT ST. CROIX que je devais retrouver à Anvers l'année suivante.

EPILOGUE

Contre toute attente, les deux convois d'invasion auxquels j'avais participé étaient passés sans histoires. Malgré cela, la tension à bord restait très soutenue, surtout la nuit, car beaucoup d'entre nous avaient plusieurs années de guerre sur mer derrière eux et se rappelaient les sinistres attaques de nuit dans l'Atlantique Nord.

Les soldats canadiens que nous transportions avaient senti cette tension. En parlant avec quelques uns d'entre eux, je découvris une chose étonnante. En effet, nous, les marins, nous les admirions pour leur cran : être à quelques heures du moment le plus important de leur vie et, malgré cela, continuer à blaguer, se disputer, sommeiller ou jouer au « crap » (un jeu de cartes que je ne connaissais pas), c'était faire preuve de pas mal de sang froid.

« Eh bien non, me dirent-ils, nous avons les « jitters » (la trouille), mais essayons de la cacher. Par contre, ajoutèrent-ils, comment faites-vous pour rester si calmes sur cette mer hostile ! Et il y a quatre ans que vous faites cela ? Eh bien, merci ! Nous



HMS RAMILLIES bombardant les lignes allemandes

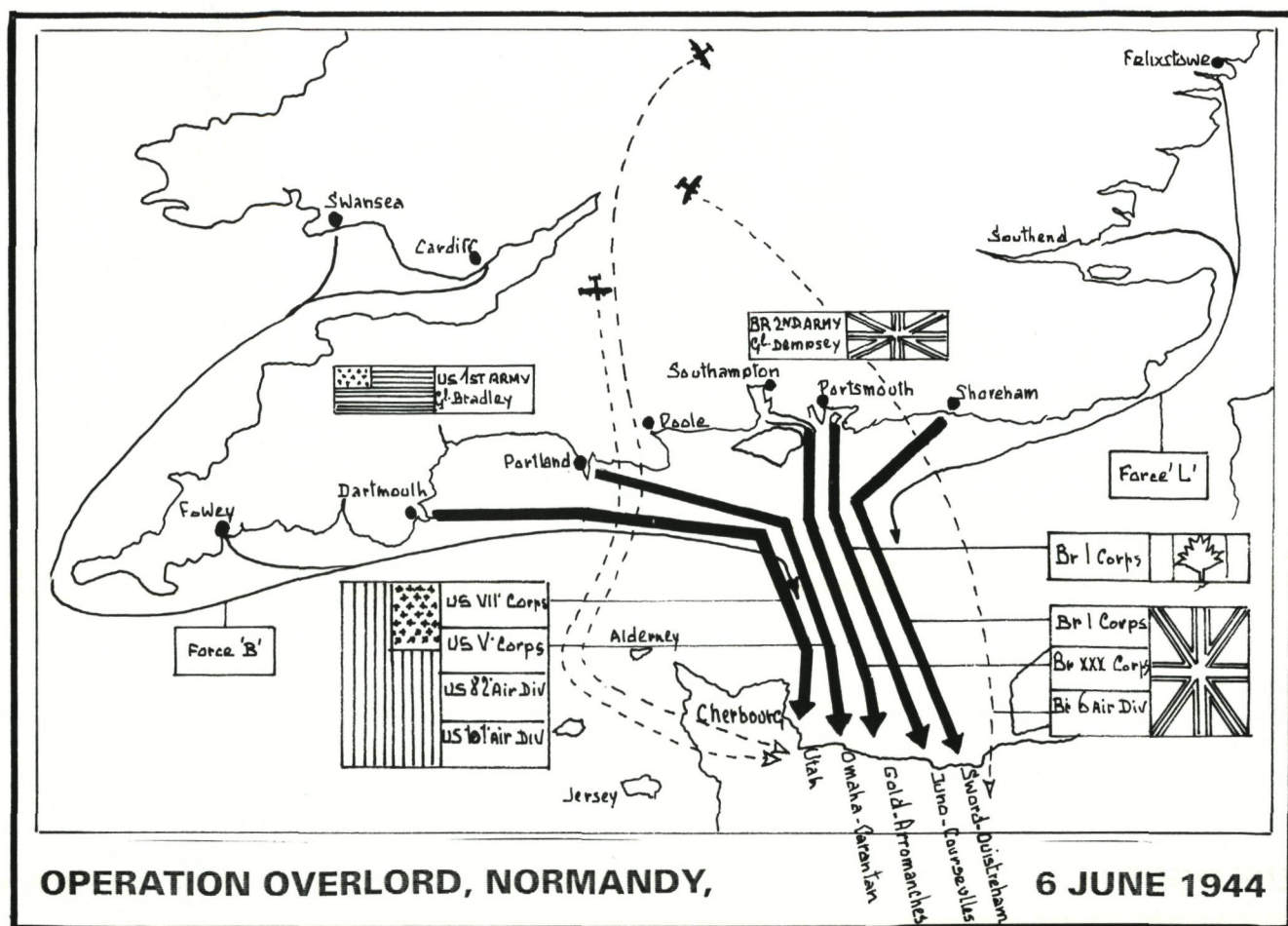
préférons notre place à la vôtre ! » En fait, nous nous admirions et respections mutuellement en ces heures décisives. D'ailleurs, je ne crois pas qu'un débarquement en terre ennemie eut pu réussir, ou même être possible, sans cette confiance mutuelle que les soldats résumaient en quatre mots : « The Navy is there ! ». C'était à nous, marins, de mériter cette confiance et là, nous avons pleinement réussi.

- le 3 août à 20 H 30 sur le Liberty Ship : COTTON MATHER ;

- le 4 août à 20 H 35 sur le Liberty Ship : HENRY AUSTIN ;

- le 4 août à 23 H sur le Standard Ship : PARK BENJAMIN ;

- le 5 août à 13 H 45 sur les LST 408 et USLST 261 : (en partie).



Le roi George VI et le Général Montgomery à Juno Beach

Ici se terminent les notes dans mon petit carnet aux pages jaunies. En effet, la Royal Navy me dota d'un battle-dress kaki, d'un revolver et d'un lit de camp et m'envoya à mon tour sur le Continent dans le sillage de la Brigade Piron. Mais cela, c'est une autre histoire.

J.-F. van Puyvelde

Sub-Lieutenant RNR en 1944, au Bureau des Opérations de Southend



16 Juin 1944.

S/Lt RNR J.F. van Puyvelde à bord du LCT 2087 au large de Courseulles, Juno Beach.



Jean-François van Puyvelde, né le 16 mai 1917, choisit de faire carrière à la Marine Marchande belge. Embarqué comme cadet sur le Mercator, il y servit deux ans, et se trouvait à bord lors de l'entrée en guerre de la Belgique. A l'escale que fit le navire au Congo-belge il mit son sac sur le M/S MOCAMBO de la Compagnie Maritime Belge et fut illico engagé dans la guerre faite aux convois par les sous-marins du Reich. Passa son examen de Lieutenant au long-cours (Second Mate) au Board of Trade à Londres, puis fut désigné pour servir d'officier de liaison à l'University College de Southampton où se trouvaient des candidats officiers de Marine belge. Reprit la mer sur le Belgian Sailor avec lequel il fit les Convois d'Atlantique de Méditerranée et de l'Océan Indien. Engagé volontaire à la Royal Navy en 1943 où après des cours et des stages divers, il fut affecté comme Sub-Lieutenant RNR aux Combined Operations Routeing Office de Southend. Après la libération, il sert comme Premier Lieutenant sur le dragueur côtier HMS «MMS 75». La guerre terminée Jean-François van Puyvelde remet son sac à bord d'un navire marchand le COPACABANA de la CMB. Après avoir passé ses examens de Capitaine au long-cours il quitte la Marchande pour entrer à la Sabena, comme directeur à l'étranger. Auteur de nombreux articles sur la mer, la marine, et les navires, il fut correspondant de MARINE organe maritime du Gouvernement belge à Londres, de la Revue Maritime Belge, de Nautibel, de Sur l'Eau et de Neptunus etc. Jean-François van Puyvelde, est membre du Comité d'histoire de la Marine créé pour l'édition de l'ouvrage: «de l'Amirauté de Flandres à la Force Navale, ouvrage auquel il apporta l'aide de la très importante documentation iconographique rassemblée au cours de sa longue carrière.

D-DAY 1944 - LANDING IN NORMANDIE

Eind mei 1944 was Zuid-Engeland één reusachtig legerkamp geworden met +/- 3.500.000 manschappen van 11 verschillende nationaliteiten. Alle havens en ankerplaatsen lagen vol schepen en landingsvaartuigen en alle vliegvelden draaiden op volle toeren. Tegenover deze geallieerde strijdkrachten stonden «slechts» 25 Duitse divisies aan de Atlantik-wal (wat neerkwam op ± 1 divisie per 80 km), 60 marineschepen en 400 vliegtuigen. Hun westelijk front, dat liep van Nederland tot Spanje, had in totaal 58 divisies beschikbaar voor de verdediging (40 infanterie, 4 para, 4 luchtmacht, 9 pantser en 1 pantserinfanterie divisies).

Oorspronkelijk voorzien voor 5 juni, maar wegens de zeer slechte weersomstandigheden met 24 uur uitgesteld, ging Operatie OVERLORD van start (de opening van het «2nd front» in Europa). Het Duitse Opperbevel was volledig verrast door deze aanval.

Operatie OVERLORD begon in de vroege uurtjes van 6 juni met het dropen van Amerikaanse en Britse parachutisten achter de vijandelijke linies die de belangrijkste strategische punten voor de amfibische landing moesten bezetten en eventuele aanvallen van de Duitse soldaten verhinderen. De luchtmacht had hiervoor niet minder dan 11590 toestellen en 3500 zweefvliegers ingezet.

De invasievloot van 5299 schepen bestond uit 4126 landingsschepen en 1173 grote en kleine schepen die de gepantserde voertuigen meevoerden. Deze vloot werd beschermd door 1198 marineschepen waaronder 138 slagschepen en kruisers, 221 destroyers en fregatten, 287 korvetten en mijnenvegers, 58 duikboten en 495 lichtere oorlogsschepen.

110 sleepboten stonden in voor het aanvoeren van de MULBERRY en GOOSBERRY-havens. De invasievloot was ingedeeld in 2 Task Forces, één onder bevel van Admiraal KIRK, USN en het andere onder bevel van Admiraal Sir Philip VIAN, RN. Elke Task Force was dan nog eens onderverdeeld in 5 eskaders, één per landingsstrand (OMAHA, UTAH, JUNO, SWORD, GOLD) en met de opdracht vuursteun te verlenen aan de ontscheepte eenheden.

Alle invasieschepen hadden als verzamelpunt «AREA Z», een gebied 20 mijl ten zuiden van het eiland Wight. Rond 06.30h op 6 juni gingen, na zware beschietingen vanop zee, de Britse, Canadese en Amerikaanse troepen aan land.

De grootste amfibische landing aller tijden, Operatie NEPTUNE, (het maritieme gedeelte van Operatie OVERLORD) was begonnen.

De eerste aanvalsgolf bestond uit 185.000 man en 20.000 voertuigen, aan land gebracht door 1213 schepen. De invasie stranden hadden een totale lengte van 85 km.

Binnen de week brachten de geallieerden 362.547 man aan land, 54.186 voertuigen en 102.000 ton voorraden, wat neerkwam op ongeveer 15 divisies.

De «hersens» van Operatie OVERLORD en Operatie NEPTUNE waren Gen. EISENHOWER en Gen. BRADLEY van de US ARMY, Gen. MONGOMERY, Gen. BEDELL-SMITH, Air Chief Marshall TADDER en LEIGH MALLORY en Adm. RAMSEY van Engeland. De hoogste leiding van deze gecompliceerde voorbereidingen en uitvoering was in handen van Gen. Dwight D. Eisenhower, Supreme Allied Commander.

De Belgische bijdrage aan D-DAY was eerder bescheiden, nl. één brigade en twee eskaders van de luchtmacht. Maar het was vooral de Zeemacht die haar steentje heeft bijgedragen.

De 2 Royal Navy korvetten GODETIA en BUTTERCUP, met uitsluitend een Belgische bemanning. Maar ook verschillende andere Belgische officieren en matrozen waren ingescheept aan boord van andere RN schepen die deelnamen aan D-DAY. Zo o.m. LTZ J. VAN DYCK, navigatieofficier aan boord van de mijnenveger HMS LYME REGIS, leider van het 16e mijnvegersflottielje dat instond voor het vrijmaken van de mijnevelden voor de stranden van Quistreham (SWORD), Bernière (JUNO), Arromanches (GOLD), Vierville (OMAHA) en St.Marie-Eglise (UTAH).

LTZ. VAN DYCK (1) was verantwoordelijk voor het loodsen van 8 schepen. Verder waren er nog LT. E. POSKIN (2) en LT. M. VERVYNCK (2 voormalige kadetten van de Mercator) respectievelijk aan boord van de RN mijnenvegers HMS CHAMOIS en HMS LARNE. Dan was er nog LTZ. D. GELUYCKENS, artillerieofficier aan boord van de torpedojager HMS JERVIS. LTZ. GELUYCKENS had zelfs een paar maanden voordien (februari 1944) de landing van al ANZIO meegemaakt.

Voor HMS JERVIS, en zijn artillerieofficier, luidde de opdracht het leiden van de beschieting van de Atlantic Wall (bombarderen van de hindernissen op het strand en de Duitse bunkers en batterijen).

Nog een andere Belg betrokken bij Operatie OVERLORD was KVK TIMMERMANS, bevelhebber van het 202e ontschepingsflottielje. Zijn flottielje van LCI's stond in voor de

ontscheping van de 48e Royal Marines.

De eerste aanvalsgolf van 8 LCI's, geleid door KVK TIMMERMANS aan boord van de LCI-525, stevenden met een snelheid van 14.5 knopen naar hun doel: het kleine stukje strand ten oosten van Bernières (JUNO Beach). De landingsvaartuigen ramden de obstakels op het strand die voorzien waren van kontaktmijnen, maar dank zij hun hoge snelheid konden ze het strand nog bereiken of, indien een mijn ontplofte, zinken in ondiep water zodat de mariniers toch nog aan land konden waden. Van de 8 LCI's gingen er 6 verloren, en van de tweede aanvalsgolf van 7 LCI's bereikten er 6 het strand. In totaal pendelde de LCI-525, tussen 08.00am en 23.00pm, vijf keer op en af het strand en de troepentransportschepen die in volle zee ten anker lagen. KVK TIMMERMANS bracht alzo niet minder dan 1200 man met hun uitrusting aan land en 300 gekwetsten en 100 drenkelingen terug naar de troepentransportschepen. In totaal verloor het 202e ontschepingsflottielje 33% van zijn schepen. En dan waren er nog de «Mickeys» (de Motor Minesweepers) van het 118e Flottielje, met om LTZ. PETITJEAN en LT. CEULEMANS. In totaal telde dit flottielje 6 «Mickeys», alle bemand met Belgen, meestal beroepsvissers. Op de vooravond van de landing maakten zij de vaargeulen langs de South Falls vrij voor de invasievloot.

Deelname van de Belgische koopvaardij aan de landing was ook niet onaanzienlijk. Onze handelsvloot stond toen onder bevel van het Britse Ministry of Shipping (later herdoopt tot het Ministry of War Transport) dat belast was met het beheer van alle Britse en geallieerde schepen, met uitzondering van de Amerikaanse en Russische schepen.

De s/s BELGIQUE werd door de Belgische regering ter beschikking gesteld van de Britse Admiraliteit om het te laten zinken als golfbreker voor de kunstmatige haven voor Arromanches.

De s/s MARIE, een Belgische kustvaarder, strandde tot 7 keer vrijwillig op het strand van Arromanches om zijn lading, benzine in jerrycans, aan land te brengen.

In het kader van Operatie OVERLORD voerden ook andere kustvaarders soortgelijke opdrachten uit. Op OMAHA Beach bracht de s/s JULIA troepen, 500 ton munitie en 100 ton benzine in jerrycans aan land. Het schip bleef pendelen tussen Southampton en de Franse havens tot begin november 1944.

Op de stranden van Quistreham (SWORD Beach) werd de m/v MARCEL ingezet. Geladen met 300 ton benzine in jerrycans en 70 Britse soldaten strandde ook dit schip vrijwillig op het strand.

De m/v MARCEL bleef tot eind augustus overtochten maken tussen Southampton en JUNO- en SWORD Beach. En dan was er nog de m/v MARIE-FLORE, een kolenschip dat van 14 juni tot begin december 1944 bleef pendelen tussen Southampton en de Franse kust. Deze schepen werden telkenmale bij hoogwater terug vlot getrokken om de terugreis aan te vatten en nieuwe jerrycans op te halen in Engeland.

De Compagnie Maritime Belge (CMB) stelde ook een van haar schepen, de s/s LEOPOLDVILLE met een gemengde bemanning van Belgen en Kongolezen, ter beschikking voor de landing. Dit schip vertrok op 3 juni uit Tilbury met 2154 Britse soldaten aan boord. Tussen 7 juni en 24 december 1944 maakte de s/s LEOPOLDVILLE nog 24 overtochten van de Solent naar Isigny, Omaha en Arromanches en bracht zo 53.217 soldaten over. Op 24 december echter wordt het schip getorpedeerd door de U-486. Van de 2237 GI's aan boord verloren er 765 het leven alsook 5 bemanningsleden.

Andere Belgische koopvaardischepen die nog deelnamen aan D-DAY waren de s/s THYSVILLE (depotschip geankerd voor Courseulles), de s/s GIRONDE en de s/s HENRI GERLINGER. (3)

Ook waren er 2 sleepboten (Zeehond en Zeeleeuw) van het Bestuur van het Zeewezen betrokken bij de landing. Beide schepen werden ingezet bij het aanslepen van de caissons van de Mulberry- en Goosberry-havens. Deze kunstmatige havens bestonden uit ongeveer 150 betonnen caissons, ter plaatse gesleept en aaneengeklonken tot een heuse haven voor de kust van

Arromanches. Nu nog liggen er resten van deze caissons voor de kust. Een tweede, gepland voor St. Laurent, ging in de zware storm van 19 juni totaal verloren.

De Goosberry-havens waren «golfbrekers» die dienden om de kunstmatige havens (Mulberries) te beschutten bij zwaar weer.

Zij bestonden uit oude versleten vrachtschepen die voor de kusten tot zinken werden gebracht.

In totaal waren er 5 Goosberries (2 in de US sektor en 3 in de Britse/Canadese sektor).

De sleepboten hielpen ook mee aan het ter plaatse brengen van de PLUTO (Pipe Line Under The Ocean) en PHOENIX projecten.

De eerste was een soort reusachtig bobijn van brandstofleidingen die vanaf Shanklin (Isle of Wight) over de bodem van het Kanaal «uitgerold» werd tot voor de Normandische kust. Het PHOENIX-project waren enorme betonnen kisten (60 x 18 x 18 m) bestemd voor het bouwen van de kunstmatige havenhoofden.

Op OMAHA Beach was er een Belg in US ARMY uniform aanwezig, nl. Major H. VAN KUYCK, de eerste Belg die Franse bodem betrad en belast was met de Beach Survey Party. Van alle landingsstranden was OMAHA Beach een echt bloedbad, omdat hier een georganiseerd Duits verzet was. Het strand lag tussen de vooruitstekende rotsen Pointe de la Percée in het westen, en Port-en-Bessin, in het oosten.

De rotsachtige hoogten van 45 m beheersten het smal gebogen strand en boden uitstekende plaatsen voor artillerie en zware mitrailleurs die de landingstroepen konstant onder vuur namen. Op het strand zelf werd elk oprukken van de geallieerden belet door allerhande hindernissen. De Duitsers hadden hier een schitterende verdedigingspositie en het strand zodanig onder controle dat ze een vernietigend kruisvuur op het strand konden richten. Door het ontbreken van gespecialiseerde pantservoertuigen kon de sterke Duitse verdediging op OMAHA Beach de geallieerde troepen op het strand vastpinnen en zware verliezen toebrengen. Op UTAH Beach waar de troepen om 06.30h aan land gingen, was er bijna

geen tegenstand en werden er «slechts» 12 doden geteld.

Op GOLD en JUNO Beaches, de centrale sector, hadden de Britten en Canadezen al tegen de middag een brughoofd landinwaarts verzekerd. Ook de aanval op SWORD Beach verliep snel. Tussen JUNO en SWORD landeerden de Duitsers evenwel een tegenaanval, zonder groot succes.

De geallieerden verloren die dag 10.000 man, waarvan 2.500 doden, 127 vliegtuigen, 2 destroyers en 291 landingsvaartuigen zonken, waarvan

op OMAHA Beach alleen al 1.000 doden.

De Slag om Normandië duurde tot 22 augustus, dus zo'n 77 dagen, en bleek het begin van het einde van WOII. Het laatste schot werd op 22 augustus gegeven en de verliesbalans was zeer hoog. De geallieerden verloren 206.700 man tussen 6 juni en 22 augustus 1944. De Duitsers telden 240.000 doden en gekwetsten en 210.000 krijgsgevangenen.

Met dank aan: Informatiedienst Zeemacht - FKP Raymond DESAEGER.

(1) Werd later Vice-Admiraal en voerde van april 1973 tot oktober 1980 het kommando over de Zeemacht.

(2) Divisieadmiraal POSKIN werd Inspecteur Generaal van de Zeemacht.

(3) bron: «De Belgische Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog» van Roger Machiels.

G.A.H. Toremans

D-DAY 1994

Jaarlijks wordt vooral in Frankrijk, langs de Normandische Kust, D-DAY herdacht.

Dit jaar echter werd er bijzondere aandacht aan deze herdenking geschonken, niet alleen omdat het 50 jaar geleden is, maar ook omdat het één van de laatste gelegenheden is om de vele veteranen nog eens bijeen te brengen (de meeste van deze mensen zijn 70, 80 zelfs 90 jaar).

Het ganse jaar zijn er zowel in Frankrijk, Engeland, België en Nederland, verschillende evenementen georganiseerd.

Het hoogtepunt van de herdenking D-DAY lag in de periode 30 mei -6 juni. De Engelse zuidkust en de kusten van Normandië waren in het bezit van honderden prominenten, duizenden oudstrijders en honderdduizenden toeristen die deze evenementen wensten mee te maken.

In Engeland begon het maritieme feest al op 28 mei met de NAVY DAYS in Portsmouth en aansluitend de eigenlijke herdenking van Operation OVERLORD/NEPTUNE van 1 tot 5 juni. Deze zuidelijke haven werd gekozen omdat van hieruit het grootste deel van de invasievloot vertrok.

De belangrijkheid van de maritieme plechtigheden werd onderlijnd door

de aanwezigheid van tientallen gekroonde en ongekroonde staatshoofden, politici en militairen.

De planning voor onze maritieme evenementen werd gezamenlijk opgezet door Flag Officer Surface Flotilla (FOSF) in Portsmouth en de Marine Nationale in Cherbourg.

Het grootste deel van de schepen kwam reeds op 2 juni in Portsmouth

aan en er werden 3 groepen van schepen gevormd.

Groep 1 omvatte de schepen die deelnamen aan de «Veterans Embarked Fleet Review» voor Spithead, groep 2 nam deel aan de «International Flotilla» op het Kanaal en de derde groep, voor het grootste deel schepen van de US NAVY, ging ten anker voor de stranden van Omaha, Utah en Pointe du Hoc.



HMV BRITANNIA aan boord bevonden zich Queen Elisabeth, de Duke of Edinburgh en andere gekroonde en niet gekroonde staatshoofden.

De USS GEORGE WASHINGTON ging ten anker, voor Spithead en de USS GUAM, USS KALAMAZOO, USS SANTA BARBARA, USS TORTUGA, USS SAN JACINTHO en HMCS PRESERVER bezochten Southampton. De Belgische bijdrage aan de maritieme herdenkingsplechtigheden was het fregat BNS WESTDIEP onder bevel van FKP Michel Hellemans.

Op zaterdag 4 juni hielden de meeste schepen in Portsmouth «open deur» voor groepen veteranen. De groep die de WESTDIEP bezocht was zeer opgetogen door de ontvangst. Op andere schepen omhelsde hun bezoek enkel een kleine rondleiding, doch aan boord van ons fregat kregen deze mensen een 2 uur durende rondleiding, gevolgd door een lunch aangeboden in de mess van de onderofficieren. Onnodig te zeggen dat de veteranen hun bezoek nog lang zullen herinneren (er zijn reeds afspraken gemaakt om tijdens het eerstvolgend bezoek van de WESTDIEP aan Portsmouth de bemanning «in de watjes» te leggen!!).

Zondag 5 juni werd in Engeland DE dag waarop Operation NEPTUNE herdacht zou worden. Vanaf 's morgens vaarden alle schepen die dan nog in Portsmouth Harbour lagen naar hun respectievelijke ankerplaatsen. De schepen van Groep 3 bestaande uit USS HARLAN COUNTY, USS DEYO, USS THOMAS S. GATES, USS AUSTIN, USS KALAMAZOO, USS TORTUGA, USS SAN JACINTHO, USS SANTA BARBARA, FNS DURANCE, FNS CDT BLAISON, FNS SECOND MAITRE LE BIHAN en FNS GERMINAL, staken het Kanaal over om voor de Normandische kusten te ankeren. Schepen van Groep 1, deze die deelnamen aan de «Veterans Embarked Review» voor Spithead, bestond uit HMS ILLUSTRIOUS, HMS FEARLESS, HMS SANDOWN, HMS URSULA, HMS SPEY, HMS HURWORTH, RFA BLACK ROVER, USS GUAM, USS GEORGE WASHINGTON, FNS LOIRE, FNS CROIX DU SUD, FNS CLIO en RMA ARAKAN. De koopvaardij werd vertegenwoordigd door de passagierschepen QUEEN ELISABETH II, CANBERRA, VISTAFJORD en

BLACK PRINCE, SEABOURNE PRIDE, de Liberty schepen JEREMIAH O'BRIEN, JOHN W. BROWN en LANE VICTORY en verder andere koopvaardijschepen zoals de PRIDE OF BILBAO, STATE OF MAINE, SILVER CLOUD etc. Aan boord van deze schepen waren er vele veteranen ingescheept.

Rond de middag verliet HMY BRITANNIA, met haar escorteschip HMS ACTIVE en het persschip HMS BULLDOG, Portsmouth om deze vloot te schouwen. Aan boord bevonden zich Queen Elisabeth, de Duke of Edinburgh en andere gekroonde en niet gekroonde staatshoofden van Nederland, Denemarken, Polen, Frankrijk, Noorwegen en de Stafchefs van de Krijgsmachten uit verschillende landen.

Na deze vlootparade vaarden HMY BRITANNIA en HMS ACTIVE naar het Kanaal om rendez-vous te maken met het internationaal flottielje bestaande uit de vlaggeschepen HMS EDINBURGH (met aan boord Vice-Admiral BOYCE) en FNS DUGUAY TROUIN (met Adm. GIRARD) en verder USS NORMANDY, USS DOYLE, BARRY, BNS WESTDIEP, HMCS TORONTO, HS ANDRIAS, KNM BERGEN, HrMs ABRAHAM VAN DER HULST, ORP WODNIK, HMS AVENGER en USCG DALLAS. Het Koninklijke jacht vaarde tussen dit Flottielje («FORMATION RAMAY» gedoopt) en op het moment dat HMY BRITANNIA ter hoogte van de schepen kwam werden bloemenkransen te water gelaten. De parade werd ook bijgewoond door veteranen ingescheept aan boord van de VISTAFJORD, CANBERRA, QE II en de SEABORNE PRIDE. Na de plechtigheid zette HMY BRITANNIA koers naar Quistreham en het internationale flottielje stoomde richting Arromanches waar ze rond 19.30h. ten anker gingen. Op maandag 6 juni - de 50e verjaardag van D-DAY - waren er niet minder dan 7 afzonderlijke plechtigheden gepland. Om 06.30 h brachten de landingsschepen van HMS FEARLESS een kleine delegatie van elk van de geallieerde landen met hun vlaggen aan land. De WESTDIEP was hierbij vertegen-

woordigd door 1 officier en 2 onderofficieren.

Rond 07.00 h begon een Memorial Service aan boord van het stoomvliegdekschip USS GEORGE WASHINGTON, gevolgd door een Amerikaanse ceremonie aan Pointe du Hoc (beide evenementen in aanwezigheid van President Clinton).

Om 10.00 h was er een gezamenlijke Frans/Amerikaanse plechtigheid op Utah Beach, in aanwezigheid van de Presidenten Clinton en Mitterand. Maar de grootste plechtigheid was rond 14.30h op Omaha Beach, waarbij de schepen van het internationaal flottielje op ongeveer 1 mijl buiten de kust de steampast uitvoerden. Schepen die deze steampast uitvoerden waren om HMS EDINBURGH, USS DOYLE, USCG DALLAS, BNS WESTDIEP, HrMs ABRAHAM VAN DER HULST, ORP WODNIK, HNOMS BERGEN, HS ADRIAS en HMCS TORONTO.

Schepen die ten anker lagen waren USS G. WASHINGTON, USS GUAM, USS SAN JACINTHO, USS BARRY, USS TORTUGA, FNS DUGUAY TROUIN, FNS DURANCE, FNS SECOND MAITRE LE BIHAN, FNS CDT. BLAISON en FNS LOIRE. Vliegtuigen uit 14 landen moesten hierbij over het strand een fly-past uitvoeren maar wegens de lage bewolking werd dit afgelast. Om 17.00h was er een Britse plechtigheid voor Arromanches waarbij de RN destroyer HMS EDINBURGH 42 saluutschoten afvuurde en 8 marine-schepen kort onder de kust voorbijvoeren.

Het doklandingsschip HMS FEARLESS had haar landingsvaartuigen laten uitvaren om de vlaggen van alle deelnemende Veteranenorganisaties aan land te brengen.

De dag werd afgesloten met een Amerikaanse plechtigheid op OMAHA Beach en een Franse plechtigheid op SWORD Beach.

Herdenkingsplechtigheid te Oostende

Maar ook aan de Belgische kust werd de 50e verjaardag herdacht omdat vele Belgische zeelie-



Persconferentie 10 mei - Mess. Off Oostende.
Het officieel programma werd aan de pers bekend gemaakt.

Landmacht nam ook deel met de Brigade Paracommando, de Logistieke School van Doornik, de Genieschool, het Regiment 1st Grenadiers uit Leopoldsburg, de Transmissieschool uit Peutie en de Infowagen van de Landmacht met personeel dat deelnam als UN Blauwhelm in Somalië, Ruanda en ex-Joegoslavië.

Een 20-tal para's gaven een fast rope demonstratie vanuit 2 Sea King helo's op het groot strand te Oostende.

Mijn dank aan FKP Michel HELLEMANS, de officieren, onderofficieren en de bemanning van de WESTDIEP voor de geweldige ontvangst die ik aan boord kreeg.

G.A.H. Toremans

den en vliegeniers aan operatie OVERLORD deelnamen. Zowel Zee-Lucht- en Landmacht namen deel aan de jubileumviering in Oostende op 4 en 5 juni.

De Belgische krijgsmachten kozen Oostende voor deze herdenking omdat de stad de eerste operationele haven in België was na de landing van Normandië van waaruit vele troepen aangevoerd werden om bezet Europa te bevrijden.

De Zeemacht was vertegenwoordigd door de fregatten WANDELAAR en WIELINGEN, het logistieke steun-schip GODETIA, de hoogzeemijnen-veger DUFOUR, de Tripartite mijnenjagers ASTER, LOBELIA, MYOSOTIS, PRIMULA en CROCUS en de hoogzeesleper EKSTER. Buitenlandse deelname bestond uit het Franse opzoekingschip THETIS en de Nederlandse mijnenjager DELFZIJL.

De 11 deelnemende schepen gingen voor anker voor de stranden van Middelkerke en Westende in de nacht van 3 op 4 juni.

Op zaterdag 4 juni hebben Koning ALBERT II, Admiraal HERTELEER (Stafchef van de Zeemacht), de Burgemeester van Oostende, de Provinciegouverneur en Minister van Defensie, de Stafchefs van Land- en Luchtmacht, vanop het Westerstaket-



sel de vloot geschouwd. Het grauwe weer, koud en druilerig, deden onmiddellijk terugdenken aan 50 jaar terug. Alleen was er ditmaal geen uitstel mogelijk. Na de parade gaf de EKSTER nog een demonstratie van zijn brandbestrijdingsapparatuur. Om 13.00h gingen alle schepen terug naar hun ankerplaatsen op de Kleine Rede en werden volledig bevlagd en voorzien van sierverlichting. Om 16.00 h volgde een luchtdéfilé van 3 Allouettes, 2 Sea Kings en 6 Augusta's, gevolgd door 6 Alpha Jets, 2 Hercules C-130's en 12 F16's. De





Les MÉMOIRES de SPOUNTZ chien de marine, mascotte sur les navires de la Force Navale . (part X)

L'autre jour mon bon maître, au sortir d'un de ces lunchs où se retrouvent, tous les mois, les anciens officiers de la Marine, me présenta un de ses camarades. Me présenta c'est une façon de parler : en fait, ils sortirent tous les deux du mess tout en poursuivant leur conversation passionnante pour me faire faire ma petite commission; moi qu'il avait abandonné lâchement dans la voiture ! Ce qu'ils racontaient en se tortant de rire, était si intéressant que je fis durer mon opération le plus longtemps possible pour ne pas en perdre une miette, et aussi pour ne pas être enfermé pour des heures dans l'auto, sachant bien qu'ils rentre- raient tous deux dans l'ambiance chaude et sympathique de ce qui avait été « leur » mess - à se raconter le bon vieux temps.

Le copain est d'origine écossaise : cela joue un rôle dans l'histoire qu'il raconte. Je l'appellerai, pour

que personne ne le reconnaisse, du fameux cri de guerre écossais : « Mac'Kingdom fora Bottle ! »

Mac' était, dès les tous débuts de l'installation de la Force Navale à Ostende, celui qui redressa la situation chaotique du charroi automobile laissé par les Anglais à la disposition du Commandement naval belge. Situation chaotique, car cha- cun se servait de ce qui roulait, et ce,

à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, avec ou sans autorisation, le plus souvent sans autorisation. Les véhicules militaires du temps de guerre n'étaient évidemment pas munis de clef de contact ; c'était donc facile ; on essayait une jeep, puis une autre, une U.V. (« utility vehicle », petite camionnette Austin ou Morris genre R4), jusqu'à en trouver une qui démarrât, et on se trouvait motorisé pour le bien du service ou d'autres



la Flotte de transport au mouillage ----

occupations! Les responsables avaient bien essayé d'enlever les Delco's des moteurs mais d'autres Delco's, cela se trouvait facilement! On avait alors imaginé de passer des bouts de chaîne d'ancre dans les roues des véhicules pour éviter ces prélèvements intempestifs. Notre homme, un ancien de la RASC à qui on ne la faisait pas, installa bien vite des contacteurs à clef, pour remplacer les tirettes de démarrage et l'on retrouva le matin les camions, jeeps et autres U.V., là où on les avait parqués la veille, bien sagement disponibles pour le service et l'entretien.

Mac' s'attaqua ensuite à la peinture de ce charroi. Il faut dire que la couleur en usage à la Royal Navy avait de quoi surprendre, les véhicules étaient peints en vert épinard, les garde-boue en noir et ils portaient, sur le capot ou les portières, de grandes lettres blanches R.N. sur fond noir. C'était pas joli-joli! Vite tout cela en bleu-marine avec des marques propres à la Force Navale. Mais voilà, du bleu-marine, cela ne se trouvait dans les dépôts qu'en petite quantité -alors en mélangeant dans des fûts de 200 litres la couleur grise des bateaux et du bleu obtenu au Génie Maritime, il obtint le bleu-gris qui est maintenant encore la couleur du charroi de la Force Navale. On orna les garde-boue avant et les hayons arrière d'écussons blancs chargés d'une ancre et de deux canons croisés rouges, et d'un écusson vert et rouge, couleurs de la RASC, mais aussi les couleurs du Tartan de sa famille écossaise. Pour ceux qui ne le savaient pas, voilà pour la petite histoire.

Le «Transport» comme on l'appela prit une toute autre allure et fut bien vite doté d'une organisation exemplaire -: Bureau de mouvement, Service de maintenance, Atelier de charroi, Service de chauffeur, Ecolage etc. Tout cela avec un minimum de personnel (1 officier, 2 sous-officiers, 1 quartier-maître) pour 24 véhicules et de maigres moyens glanés ici et là, surtout auprès de la RASC où notre ami avait de solides relations. L'atelier du charroi était devenu un endroit fabuleux, où tout, absolument tout pouvait se réparer, se transformer, se construire, se forger, se souder, se

tourner, où rien n'était impossible à ces démons de la mécanique qui y régnaient. Je ne citerai qu'un exemple: Un beau jour on s'aperçut avec effroi qu'un Dodge de 3 T avait disparu. Volé, volatilisé, malgré toutes les recherches il resta introuvable. Mettant à profit ses bonnes relations avec la RASC, de pièces de rechange en pièces de rechange, sur un vieux châssis de récupération, le Transport refabriquait le Dodge manquant. L'inventaire de la flotte automobile à nouveau au complet, on respira... Mais à quelque temps de là, la M.P. retrouva le Dodge manquant qu'elle ramena en triomphe à Ostende. Bien embêté le Mac'! Comme le bon ordre avait entraîné le contrôle, il ne lui resta comme solution que de démonter le faux jumeau et d'en rentrer les pièces dans le stock des rechanges!

Il est courant de dire que notre beau Royaume est une république de camarades, car il est un fait que si vous n'avez pas de copains bien placés vous avez bien peu de chances d'obtenir ce dont vous avez besoin. Relations aidant, notre chef du Transport obtint à la grande joie du Commodore Timmermans, une dotation de tambours pour la clique. De clique il n'y avait que le chef Debaty (aussi du Transport), qui venait d'une musique de l'Armée. C'est la ville de Blankenberge qui offrit les premiers tambours à la Force Navale, lors d'une chaleureuse

cérémonie qui eut lieu dans cette bonne ville, dont notre Mac' était citoyen, tiens... tiens! On recruta en hâte, parmi les matelots, ceux qui avaient fait partie d'une Harmonie communale dans leur jeunesse, et l'on put voir sur les manches de ces hommes des insignes de spécialités aussi éloignées de la musique que celle d'électricien de marine par exemple. Le chef Debaty prit ces hommes en mains et les entraîna, au Bois à côté de la caserne Mahieu, à battre du tambour et à marcher au pas en cadence. Ils avaient fière allure avec leurs hauts tambours de lansquenets (vienne tradition de nos pays) et leurs buffleteries blanches. Puis des trompettes leur furent adjointes, et enfin une Musique fut constituée de musiciens militaires de carrière en provenance d'autres bataillons.

N'ayant pas encore reçu un vrai chef de musique, pour commander cette fière phalange, tout nouvellement de bleu-marine vêtue, le Timmodore, se souvenant du rôle qu'avait joué le Lieutenant «Mac'Kingdom for a Bottle» dans la provenance des tambours, le fit appeler et lui demanda tout de go s'il connaissait quelque chose à la musique. Celui-ci lui avoua ne pas savoir jouer du Bag-pipe mais avoir appris le violon dans son jeune âge.

«Cela me va» lui dit le Commodore, «tu prendras le commandement du Corps de Musique pour le défilé du



Mac', tu prendras le commandement de la Musique....
avait dit le Commodore

21 juillet» -- Et c'est ainsi que le premier chef de musique de la Force Navale fut un officier du Transport... qui le fit si bien qu'il le resta un an et demi (en cumul évidemment)... Tous les chemins mènent à Rome - même si on n'a pas le prix de Rome dans sa giberne! Ceci n'est qu'un petit échantillon de l'imagination et des dons d'improvisation dont eurent à faire montre, les premiers gars qui furent les fondateurs de la Force Navale. Parmi les milliers de choses importantes qu'il y avait lieu de réaliser, la Musique en était une dont l'impact n'était pas négligeable; dans l'euphorie qui avait suivi la Victoire, la Force Navale profitait de toutes les revues et défilés pour montrer qu'elle existait, et il faut dire que dans leurs beaux uniformes de la Navy, soulignés de guêtres blanches et de ceinturons blancs, marchant impeccablement les bras balancés très haut, à l'anglaise, ils surprenaient agréablement le public qui prit nos Jantjes en grande amitié. Les détachements de la Force Navale arrachaient dans tous les défilés que nous avons connus, des applaudissements aux spectateurs, ce qui compensait un peu dans le coeur des marins les propos imbéciles et les quolibets que répandaient la plupart des journaux sur la Force Navale qu'ils s'amusaient à appeler la «farce navale», jeu de mot bien à la hauteur de leur entendement des choses de la mer.

Mais revenons à nos moutons, en l'occurrence aux camions de notre brave Mac'.

Un jour arriva au Commandement Naval d'Ostende un message laconique de l'Etat-Major de Bruxelles (c'est ainsi qu'on appelle l'Amirauté nous autres les Belges!). Le message annonçait l'arrivée imminente à Ostende d'un renfort de charroi: 12 camions Polsten, et quatre M.6. Mac' se gratta la tête: ces bêtes-là étaient «inconnues au régiment». Grande fut sa surprise lorsqu'il s'aperçut à leur arrivée qu'il s'agissait de camions Ford-Canada sur les plates-formes desquelles étaient montés des canons de 20 mm Oerlikon triples, et que les M.6. étaient des véhicules blindés américains à 6 roues motrices et armés de deux mitrailleuses et d'un canon. Le Commande-

ment Naval mijotait déjà de monter les Oerlikon sur les navires pour renforcer leur défense AA, lorsque l'ordre vint de constituer illico sur base de cette colonne, une Division de Défense et de Sécurité.

Le Grommodore ne voyait jamais trop grand! Tout ce matériel était neuf et les M.6. n'étaient même pas rodés. Qu'à cela ne tienne, le rodage se ferait avec quelques volontaires sachant conduire et notre Mac' national se mit à «montrer le pavillon» dans de grandes excursions organisées le samedi et le dimanche dans la campagne et les bonnes villes de la Flandre Occidentale. C'est ainsi que Furnes, Ypres et Dixmude virent les premiers défilés de la colonne blindée de la Force Navale. Les braves gens devaient se demander ce qu'étaient devenus nos bateaux!

Parmi ceux qui dépendaient le plus du Transport, en dehors des services d'approvisionnement et de réparation, premiers servis, c'était à coup sûr les Services de Déminage.

Ils ne portaient pas encore le beau nom de Groupe de Plongeurs-Démineurs qu'ils portent maintenant. On les appelait simplement les Démineurs et ils étaient partagés en deux équipes parfaitement indépendantes l'une de l'autre, mais toutes deux rattachées à la Division Navale Côtière, sise au quai du pilotage dans quelques baraques en bois, laissées là par la Marine allemande. Une des équipes, le Port Party, était chargée du déminage du port de Zeebruges, l'autre appelée le «Katy-Mine Party» était chargée de la destruction des mines anti-navires de débarquement disposées en 7 champs de mines le long des plages du littoral belge.

Ces deux services avaient besoin du Transport comme la Force Navale, actuellement, a un besoin vital du transport de la Force Aérienne pour assurer la permanence de ses missions lointaines. Il s'agissait en effet d'acheminer journallement les hommes, le matériel et les explosifs sur les plages où travaillait le Katy-Mine Party et à Zeebruges où travaillait le Port Party.

Le Katy-Mine Party (KMP) tenait son nom des mines KT, - non ce n'était pas un nom de jeune fille. Ces mines étaient appelées par la Kriegs-



'Tis mine Kathy die 'Kliker zie!

marine Kuston Mine type A, ce dont ils avaient fait «K.MA.»; puis les Anglais les appelèrent K.T. ce qui en anglais se prononçait Ké Ti et qu'on écrivit Katy! C'était des mines de fond de défense côtière, de simples blocs de béton de ImxIm, pourvus de trois alvéoles qui contenaient l'explosif et le dispositif de mise à feu. Ils étaient surmontés de trépieds métalliques en fer à béton de 1,80 m de haut, surmontés d'une antenne constituée d'une corne chimique, grosse douille de plomb recouvrant une ampoule de verre contenant de l'acide, (la même qui garnissait les mines marines à orin que les Allemands avaient produites par milliers). Lorsqu'un navire, ici une barge de débarquement, heurtait cette antenne la douille pliait, rompant l'ampoule de verre et l'acide s'écoulait vers le dispositif de mise à feu et faisait exploser la charge: 800 kg d'hexanite, cela faisait une belle gerbe d'eau et beaucoup de dégâts!

Ces mines avaient été imaginées par le Maréchal Rommel, disait-on, celui qui avait aussi imaginé les asperges du même nom: vous savez bien, ces poteaux de téléphone plantés sur les plages et reliés entre eux par des barbelés. Ils devaient empêcher avions et planeurs d'atterrir sur les plages à marée basse.

Les KMA avaient été mouillées en mer tout le long du littoral défendu par le mur de l'Atlantique, sur plusieurs rangs et à peu de profondeur: trop peu pour qu'elles pussent être détruites par les dragueurs et trop pour qu'on pût les repérer à la vue. Il fallut bien les retrouver et les faire

sauter une à une à l'aide d'embarcations à fond plat.

Le type d'embarcation choisi, furent des canots à l'aviron, légers, construits à clins et à l'avant relevé sans étrave, en forme de cuillère. Cela passait bien les vagues, car on opérait au départ de la plage. Nos démineurs avaient été formés à ce travail sur les côtes de Walcheren par la Marine hollandaise. Le travail était pénible et long. Hiver comme été, mettre les barques à l'eau, les garnir de leurs dragues et des bouées de marquage, puis les pousser au travers des brisants d'une mer pas souvent calme sur nos côtes, puis sauter à bord et ramer sauvagement pour passer le plus gros des rouleaux là où on n'avait plus pied, faisait qu'on était trempé jusqu'à la ceinture, quand on n'attrapait pas, en plus, une grande claque d'eau salée dans le dos, au passage de la vague... Après quoi, deux par deux les embarcations (on les appelait les vlet's) nouaient leurs dragues ensemble et s'écartaient doucement en les laissant couler au fond. Les dragues, quel grand mot! Il s'agissait de lignes de cordage goudronné, lestées tous les dix pas d'une demi-brique trouvée sur la plage. On embarquait 20 briques chacun, cela devait suffire pour faire quelques passes. Chaque fois que cela accrochait dans le fond, on coupait la drague et on nouait les deux bouts ensemble sur une petite bouée de marquage. Le canot chargé du plongeur-démineur et de son «seinmeester» venait la saisir et descendait le long du fil pour voir s'il s'agissait d'une mine et non d'une vieille carcasse, d'un vieux vélo, d'une crasse quelconque. Ceci à l'étable de courant seulement, car le scaphandrier n'aurait pu descendre le long de la drague sans la casser pendant le flot ou le jusant qui court sur nos côtes jusqu'au-delà d'un noeud - près de 2 km/heure. Le plongeur remontait prendre la charge explosive que lui avait préparée le «springmeester» et redescendait la placer sur la mine, puis remontait en surface et dans le canot, pendant que l'artificier déroulait le câble électrique et que les équipiers à petits coups d'avirons éloignaient lentement le canot sous le vent et dans le courant. Arrivé à la distance de sécurité marquée par un

brin de chiffon rouge sur le câble, on reliait celui-ci à l'exploseur à piston et on l'actionnait d'un bon coup, envoyant de la sorte l'étincelle électrique qui ferait sauter la charge et la mine! Il n'y avait plus qu'à ramasser les sardines et les merlans qui remontaient le ventre en l'air à la surface!

Dangereux pour les poissons, mais aussi pour les hommes, car en Hollande, où ils utilisaient des canots de caoutchouc gonflables, il est arrivé que poussé par le vent le canot du «springmeester» se trouvât juste au-dessus de la mine qu'il faisait sauter! Forte de cette leçon, notre équipe s'était fait fabriquer ces «vletten» qui étaient bien plus maniables et plus fiables.

nôtres non plus n'étaient pas des petits saints! Un beau jour, rentrant de mer au moment du plus fort du courant pour manger un morceau, les démineurs remontaient la plage vers le bunker où était rangé le matériel et où était préparé le feu où chauffait le café, lorsqu'au commandement du Maître Dreesen, toute l'équipe se plaqua au sol: une pétarade énorme partait du brasero; toute une bande de balles de mitrailleuse trouvée par nos hommes avait été jetée dans le feu par le chauffeur de garde qui avait pris ses jambes à son cou et s'était réfugié derrière le bunker. Le «Chief» l'avait vu à temps! On appelait ce genre d'idiotie: «de l'accoutumance au danger»! En attendant plus de café et plus de feu.



Par gros temps d'Ouest, l'équipe hollandaise passait l'Escaut et travaillait sous la côte de Cadzand et Breskens, plus abritée du vent. Les camions y amenaient hommes et matériel et revenaient le soir par le ferry de Breskens. A l'arrivée, contrôle de la «Maréchaussée» (à prononcer en hollandais -Essayez!); nous vîmes un jour qu'un des camions était chargé d'une grosse mine marine, à l'aller comme au retour. Un peu intrigués nos gars, mais bah! ce n'était pas leur affaire! On apprit bien plus tard, que la mine, vidée de son explosif avait servi de réceptacle à de la marchandise de contrebande que le chauffeur allait négocier en Belgique pendant que sur les plages nos démineurs poursuivaient leur travail. «Niets aan te geven?» Il faut le faire! Oh! les

Une autre fois, un petit malin, pour faire partir le feu qui refusait de s'allumer, avait ajouté au petit bois ramassé sur la plage, un bout de cet explosif que l'on utilisait comme charge de destruction. Cet explosif provenait des mines allemandes qu'on avait désamorçées, un explosif très puissant, de l'hexanite... Le feu prit, et comment!, le brasero avec, et la cafetière d'aluminium fondit aussitôt.

A mener cette vie rude, nos démineurs étaient devenus de forts gailards aux muscles puissants. Ils s'alignèrent une fois, dans une course à l'aviron sur le canal d'Ostende-Bruges et ils battirent tous les autres concurrents, à plate couture. En deux ans et demi, ils firent sauter de la sorte 711 mines Katy (KMA), depuis La Panne jusqu'au Zwin.

Et avec cela, ils n'étaient pas bien vus. Les premiers villégiateurs de l'été 48 n'appréciaient pas de devoir sortir du bain à l'heure où l'on faisait sauter les mines repérées et marquées avant l'étale de courant. Des messieurs courroucés venaient leur dire d'aller jouer plus loin : les années de guerre avaient duré bien assez longtemps pour qu'on les laissât jouir de leurs vacances ! Ils se retiraient un peu gênés, lorsqu'on leur montrait la « Teller-mine » (une mine anti-char), sorte de large casserole plate, qu'un de leurs enfants avait déterrée et placée en renfort sur le château de sable qu'ils construisaient...

Une dame furibonde se plaignait, par lettre au Commodore, parce que nos explosions lui avaient fendu des verres de cristal dans son armoire ! Un fonctionnaire des Travaux Publics vint leur interdire de stationner leur camion sur la digue de Raversyde parce que cela abîmait le pavement ! Non mais je vous jure ! Le pavement de la digue, il était beau à voir après quatre ans de guerre. Enfin tout est bien qui finit bien ! Après deux ans et demi de ce déminage primitif s'il en est, nous n'avions pas perdu un homme, pas un blessé, pas un seul accident ; la Force Navale avait vraiment la « Baraka » !

... et les démineurs du Transport...
Merci Mac' !



tous droits de reproduction, de traduction
réservés
pour tout pays y compris l'URSS.

Note de la rédaction

Pour mesurer le chemin parcouru, il faut savoir qu'en 1971, au départ à la retraite du Cdt. Macoir, le Transport comptait 7 sous-unités avec 2^{ème} échelon de maintenance attaché, toutes sous commandement de sous-officiers d'élite.

Son parc automobile s'élevait à 398 véhicules (y compris les engins de levage sur roues). L'atelier Charroi du 4^{ème} échelon de maintenance ne comptait pas moins de 2 officiers d'active, 4 officiers de réserve et de 12 à 15 sous-officiers d'élite pour un total de 95 hommes.



"UIT SYMPATHIE"

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

VAN EEN BRANIEKRAAG, EEN DONDERPEN, EEN ROTMOK EN DIES MEER

Als we de kranten mogen geloven dan komt het in de toekomst tot een nauwere samenwerking tussen de Koninklijke Nederlandse Marine en onze eigen Zeemacht. Eigenlijk is dit niet nieuw want de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende is een Belgisch-Nederlands initiatief dat reeds jaren draait lijk een klok. Die samenwerking zou echter verruimd worden. Het «zenuwcentrum» zou in Den Haag liggen. Nationale opdrachten blijven onder eigen bevel. Gezamenlijke opdrachten komen onder het bevel van de Staf in Den Haag die proportioneel is samengesteld.

Met deze meerdere contacten met de Nederlandse Marine in het vooruitzicht loont het de moeite enkele typische Nederlandse mari-
netermen op te halen.

Het maritiem taalgebruik bij de Koninklijke Marine wijkt soms af van het onze. Dit is te verklaren uit de scheiding van de 17 Provinciën in de 16de eeuw en de daaropvolgende eigen ontwikkeling van de taal in noord en zuid.

Ook de invloeden lagen anders. Door de vele Hugenoten die tijdens de godsdienstoorlogen in de 16de eeuw de weg naar de Verenigde Provinciën vonden kreeg de Franse taal, voor een deel althans, invloed op het spraakgebruik bij de Marine. Anderzijds bracht ook het koloniaal verleden van Nederland en zijn eeuwenlang verblijf in het huidige Indonesië een massa vreemde woorden aan.

Laten we eerst even enkele woorden van Franse oorsprong bekijken.

Alle aan boord dienende militairen, met uitzondering van de officieren, behoren tot de EQUIPAGE. Alle officieren aan boord, met uitzondering van de kommandant vormen de ETAT-MAJOR van een schip. Waar wij het hebben over een Mac (van Maitre d'Armes Chef), een Hoofdwapenmeester of een Coxswain spreekt men bij hen van de CHEF DER EQUIPAGE. Hiermee wordt de oudste onderofficier op schepen en inrichtingen van de Marine bedoeld. De CAPITAINE D'ARMES is de klassieke naam voor de marinier, kanonnier of geschutsconstabel belast met het onderhoud van de draagbare wapens. Als men het heeft over de beoordeling van bepaalde personen dan spreekt men er van CONDUITE. Zo zijn er CONDUITERAPPORTEN, CONDUITEBOEKJES en dies meer. Orders voor schildwachten, patrouilles en wachten in het algemeen zijn CONSIGNES. Het dag worden op zee heet LUMIEREN, woord waarin we ook een Franse oorsprong

herkennen. De registers waarin de gegevens van de wacht worden ingevuld zijn het SCHEEPSJOURNAAL en het MACHINEKAMERJOURNAAL. Wij spreken meestal van een logboek.

Enkele woorden die uit het koloniaal verleden stammen.

Een nieuweling aan boord is een BAAR (van het Maleis, baroe = nieuw). Een scheepstimmerman, aan boord en aan de wal, is BAAS KAJOE. Kajoe is het Maleise woord voor hout. Voeten zijn KAKKIES (Maleis) en KAKKEN TE KORT wil zeggen «Zo snel mogelijk». Baden is MANDIËN en dansen TANDAKKEN, beiden uit het Maleis. Een korte onderbroek heet er een PENDEK en een TOPPIE is een pet of hoed. Doet men iets zonder reden of voor niets dan heet dat PER-TJOEMA. De schrijver aan boord wordt er TOELIS genoemd (wij zeggen secretaris). Je persoonlijke eigendommen aan boord (kleding, koffers enz) is BARANG. Iets het onderste boven keren heet BALKEN van het Maleise TERBALIK.



BAAR

Soms is, net als bij ons, de invloed van het Engels merkbaar. Bij ons noemt het verblijf voor de officieren de «Wardroom» in Nederland spreekt men van de «LONG-ROOM». Zij spreken van een WHALEBOOT waar wij het hebben over een «walvissloep».

Ondanks het feit dat het Nederlands in de 18de eeuw een reeks maritieme woorden aan het Russisch gaf namen zij er toch ook een paar over. Het was namelijk zo dat tsaar Peter de Grote in Nederland leerde schepen bouwen en de Nederlandse Marine een belangrijk aandeel had in de opbouw van de moderne Russische vloot. POPOFFEN is het manoeuvreren met twee schepen die langsij van elkaar zijn vastgemaakt. De uitdrukking is ontleend aan de benaming van een rond Russisch oorlogsschip, de POPOFFKA, zo genoemd naar zijn ontwerper Vice-Admiraal POPOFF (1821-1899). Een ander woord van Russische oorsprong is PIEREWAAIEN in de betekenis van doordraaien-pretmaken. Het woord komt van PRIOVAT = het houden van een gastmaal.

Een reeks functies aan boord hebben in de Nederlandse Marine een specifieke naam of bijnaam, die bij ons meestal niet in gebruik of gekend zijn. De onderofficier belast met het toezicht van het benedenschip is de PROVOOST. De persoon belast met het onderhoud van een bepaald onderdeel heet de PAAI. Zo spreekt men van de paai van een kanon, een sloep, een bergplaats. Soms wordt de paai van een kanon ook wel BUS-SCHIETER genoemd. De paai van het kabelgat is de KABELGAST.

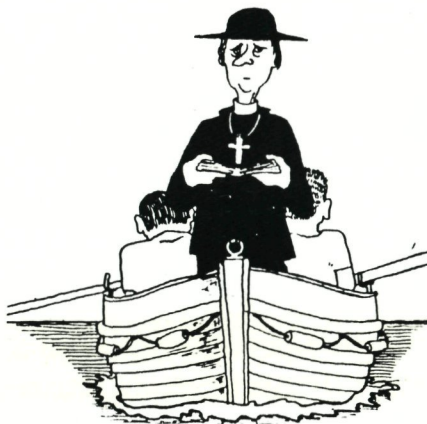
Voor bepaalde werkzaamheden wordt de paai, BOER genoemd. Zo bv de SLEUTELBOER, WATERBOER, VERFBOER. Het woord boer wordt ook nog in een andere betekenis gebruikt. Zo is een school bruinvissen een BOER MET ZIJN VARKENS. Iemand die aan boord, in het driewachtenstelsel, de laatste PLATVOETWACHT loopt geniet daarna van een BOERENNACHT. Hij kan de hele nacht doorslapen zonder op wacht te moeten.

De bijnaam van de kok aan boord is KANEPIEPER en zijn helper is de VERSEBALIE. Met z'n tweeën staan ze in de KOMBUIS, de scheepskeuken. Geruchten zonder grond van



KANEPIEPER.

waarheid worden KOMBUISPRAAT genoemd. Een vlootgeestelijke (wij spreken van de aalmoezenier of de padre) noemt bij onze noorderburen een BARKASROEIER.



BARKASROEIER.

De persoon belast met de uitgifte van de gereedschappen behorende tot de machinekamer is de KASTBAAS. De bijnaam van de Schipper is KAN. Alle militairen zonder rang heten de MANSCHAPPEN. SCHEPELINGEN zijn alle militairen van de Marine die geen officier zijn. Een vent op het water is een KADRAAIER of een PARLEVINKER.

Sommige woorden zijn typisch voor het Nederlands maritiem taalgebruik. Tafelgerei heet er KOMMALIEWANT. Waarschijnlijk van COMMONLY-WANTED = voor algemeen gebruik, dus uit het Engels. Een peper- en zoutstel is een MUZIEKTENT. Een matrozenkraag heet over de grens een BRANIEKRAAG. De zeildoekse luchtkoker boven een ruim is een BROEK VAN BERTHA. Het onderofficiersverblijf is de GOUDEN BAL. Koperpoetsen is KOPERZUIGEN. Plunje repareren, herstellen en merken is LAPPEN EN NAAIEN. GLAD WERK MAKEN is een karwei netjes afwerken. Haalt men de droge plunje van de waslijn dan heet dat DROOGWANT MAKEN. Met een aantal schepelingen op een rij iets doorgeven van hand tot hand heet DOORMANEN. De klampen tegen de scheepshuid, waarlangs men binnenboord kan klimmen, is een DRONKEMANSTRAP. Een bliksemafleider heet bij de Marine een DONDERPEN. Wat wij «stakelen» noemen, dit is het geven van lichtseinen door middel van een toorts (een DUVEL) heet dan ook DUVELEN en de pot waarin de duvel gereed wordt gehouden is een DUVELSPOT. Dit klinkt in elk geval erg Vlaams. Een verraderlijke gier, slinger of stampbeweging van een schip heet een KAAIER. Een feest aan boord is een INSTUIF. Een OORLAM is een rantsoen sterke drank. Koffie zonder melk, zoals bedeed aan het wachtvolk, is TORPEDISTENBLOED. Iemand aanroepen of aanklampen is hem PRAAIEN. Een glas koud bier is een PIJP. Een roet of sinteldeel uit de schoorsteen is een PIJPLUIS. De winkel aan boord is geen cantine maar de SCHEEPSTOKO. Een overwaaiende golf is een STUIFZEE. Een werkmans van een werf is een WERVIAAN. PIET is de bijnaam van de pijper. Een UITPITTER is een standje. Voor zijn fout kreeg hij een uitpitter. Meeuwen zijn de DUIVEN VAN DE ADMIRAAL. Een liefhebberij of een stokpaardje hebben heet EEN DOKSTUKJE HEBBEN. Kom je met een overdreven grote bocht met een sloep langsij dan heet dat een ADMIRAALSZWAAI. Iemand in burgerkleden is IN POLITIEK. Ook het culinaire midden heeft zo zijn eigen woordenschat.

Een portie warm eten (aardappelen, vlees en groente) is een VETTE HAP. Hutsepot is ORANJERATS, terwijl stampot gewoon RATS heet. Hachee of ragout (bouletten en carbonaden) is ROTMOK. De gebruikelijke naam voor Stokvis (de praktisch verdwenen gedroogde kabeljauw ons nog bekend van de Portugese CALDERADE) is ZEEHAAS. POEROET is chocolademelk.

Een bijzondere vermelding verdienen de zeer korte klare bevelen die men gewoon is te geven in de Koninklijke Marine. HANDEN SCHOON is het signaal dat 5 minuten voor VASTWERKEN (dit is het einde van de

werkzaamheden) door de Chef der Equipage, op order van de officier van wacht, wordt gefloten. KOOIEN AF is het tijdstip waarop de kooien mogen neergeklapt en men zich gereed mag maken voor de nacht. Hier-
tegenover staat KOOIEN OP: het tijdstip, waarop de kooien moeten zijn opgemaakt en opgeklapt. Iemand wekken is PORREN of UITPORREN vandaar de PORLIJST.

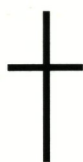
Om te besluiten enkele typische uitdrukkingen van over de Moerdijk. OP STOOTGAREN LIGGEN. Onmiddellijk gereed zijn om bepaalde werkzaamheid te verrichten. IEMAND OP VIER STREKEN HOU-

DEN. Iemand die men niet vertrouwt in de gaten houden. TACHTIG VAN IETS HEBBEN. Maar dan genoeg van iets hebben. OP IEMAND KUNNEN DICHTVAREN. Iemand kunnen betrouwen.

Tot daar onze summiere wandeling doorheen de rijke taaltuin van de Koninklijke Marine. Behouden vaart.

Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen.

IN MEMORIAM



De Heer
Guy DEMOULIN

Erefregatkapitein
Voorzitter van de Belgisch-Luxemburgse federatie
der tabakverwerkende industrieën
Stichter-Voorzitter van Rotary-club Wezembeek-Kraainem
Beheerder van «Parc Parmentier»
Officier in de Leopoldsorde
Officier in de Orde van Leopold
Officier in de Kroonorde
Militair Kruis eerste klasse

Geboren te Brugge op 6 april 1936
schielijk overleden te Jezus-Eik (Overijse)
op 25 mei 1994

MORT D'UN «CAPITAINE COURAGEUX»

LE COMMANDANT ALBERT HUBERT ET L'ODYSSÉE DU «GANDIA»

Un marin exemplaire nous a quittés le mercredi 19 janvier 1994 : le capitaine au long cours Albert Hubert, plus connu comme «commandant Hubert». Selon le vœu du défunt, l'enterrement a eu lieu à Mozet (Namur) dans l'intimité familiale, c.-à-d. sous le signe de la discrétion, loin des fracas de la métropole où il fit une brillante carrière à la Compagnie Maritime Belge et à l'Union de Sauvetage et de Remorquage, après avoir sillonné les mers en des temps difficiles où l'ennemi guettait dans la profondeur des flots. Le commandant Hubert avait été fêté par ses pairs lors de la «Journée des Gens de Mer» à Anvers en 1990. Il méritait amplement ce modeste hommage car il était l'incarnation et le symbole de l'officier courageux et du chef consciencieux et efficace. Albert Hubert fit ses preuves pendant la guerre lorsque la mer était plus cruelle que jamais, le déchaînement des intempéries étant complété par la perfidie des sous-marins de l'amiral Doenitz. Outre le phénomène naturel de la tempête, il y avait le péril des mines et des torpilles.

La tragique aventure du «Gandia»

Hubert est entré dans la légende de la mer à la suite du drame du «Gandia» torpillé le 22 janvier 1942, et dont le canot de sauvetage n° 4 erra sur une mer souvent démontée, sous les averses hivernales et la bise glaciale, jusqu'au 17 février 1942 soit pendant 26 jours. Notre excellent collaborateur Roger Machielsens, dans son livre généreusement documenté «La marine marchande belge dans la seconde guerre mondiale», a raconté

l'odyssée du canot 4 parti sous le commandement d'Hubert avec 21 hommes à bord et sauvé après des semaines terribles avec 4 survivants. Les intempéries, le froid, la faim, la soif avaient eu raison des autres. Le 12 janvier 1942 le «Gandia», un cargo de 9.326 tonnes, quitte Liverpool sous les ordres du capitaine Maurice Potié avec Albert Hubert comme 1er officier, et 79 hommes d'équipage. Le navire fait partie d'un convoi escorté. Mais la mer très tôt se déchaîne avec toutes les rigueurs de l'hiver. Le «Gandia» est refoulé en queue de colonne et perd contact. Après dix jours de navigation, à hauteur des Hébrides et à 450 miles à l'est du cap Race, une torpille lancée par l'U Boot du Kpt Praetorius, éventre le «Gandia». Le mât arrière s'abat, détruisant l'antenne et rendant l'émetteur radio muet. L'appel au secours est impossible. Le courant est coupé, la coque déchirée. Le navire est perdu. Les canots sont mis à la mer. Opération difficile.

Les canots à la mer

Le vent souffle à 8 Beaufort. Des vagues grandes comme des maisons fracassent les frêles esquifs contre la paroi du navire en perdition. Le canot n° 3 sous les ordres du 2ème officier François Lardinois est rapidement brisé. Tous ses occupants sont lancés à l'eau. Le canot n° 2 réussit la manoeuvre. Il recueillera le capitaine Potié et l'officier Lardinois. Albert Hubert prend le commandement du canot n° 4 et s'éloigne du navire naufragé, avec 21 hommes à bord. En dix minutes, les flots ont englouti le «Gandia». Tout s'est

passé très vite. Le canot 2 recueille quelques naufragés et compte 28 personnes à bord. Trente hommes manquent à l'appel, dont le 3ème officier De Saegher, le radio télégraphiste Pelzer et le chef mécanicien Cnops. Il fait un froid de loup. Sous un vent glacial les vêtements des repêchés gèlent immédiatement. A bord du canot 4 les vivres et l'eau sont limitées et donc sévèrement rationnées. Les canots rescapés commencent leur mortelle aventure. La mer déchaînée les sépare rapidement. Ils se perdent de vue et suivent chacun leur destin. Le canot n° 2 sera recueilli par le destroyer USN «Bernadou» le 5 février après 14 jours de navigation solitaire. Il y a dix survivants. Le capitaine Potié est parmi les morts. Le canot n° 4 avec Hubert, ne sera sauvé que le 17 février après 26 jours de souffrances et d'angoisse. La faim et la soif, le froid et le vent suscitaient des récriminations sans fin de la part des rescapés les moins résistants : l'officier a-t-il choisi le bon cap ? L'embarcation n'est-elle pas perdue ? Les faibles s'alarment et gémissent. Les courageux maintiennent le moral en ces heures de vérité où la mort rôde et où le danger est partout. Hubert, pour lutter contre la léthargie, s'efforce de donner des missions aux plus valides... Mais les invalides se multiplient...

Un bilan tragique

Bientôt le tragique martyrologe commence : 4 février : 2 morts ; 5 février : 4 morts ; 6 février : 4 morts ; 7 février : 1 mort ; 8 février : 3 morts dont les frères Davis, gelés l'un à l'autre, et le commissaire de bord

Jérôme Hintjens. Quand la mer est calme, les cadavres flottent le long du bord ; 11 février : 2 morts ; 12 février : 1 mort ; 13 février : 1 mort ; 14 février : 1 mort, Joseph Van de Velde, bâti comme un roc et ancien champion de Belgique d'Haltérophilie ; le 16 février : 3 morts.

Le 17 février après 26 jours, alors que les hommes n'ont plus la force de lancer les cadavres à la mer, vers 11 heures, le maître d'équipage Wanders aperçoit enfin un navire : un chalutier vient au secours des naufragés. L'abordage est difficile, la mer étant agitée. Les quatre survivants n'ont plus de force. Albert Hubert tient toujours le gouvernail. Tandis que trois survivants sont hissés à bord, Hubert manoeuvre pour éviter un accouplement brutal qui détruirait l'embarcation. Après une heure de manoeuvre, l'opération est réussie et Hubert à son tour est amené à bord du trawler portugais « Joao Corte Real », tandis que le canot et les cadavres qu'il recèle sont abandonnés.

Le sauvetage

Le lendemain il fallut cisailler les vêtements collés à la peau des rescapés, panser les plaies et nourrir, parcimonieusement d'abord, les estomacs trop longtemps sans eau et sans nutrition. Le 4ème officier Albert Swartwaeger, qui avait subi une dangereuse blessure à la main, est menacé d'une gangrène mortelle. Le capitaine du trawler lui fera subir un remède de marin. Un remède moyenâgeux mais efficace. Sans anesthésie, le bras est plongé dans l'eau bouillante. Le mal est ainsi enrayé. La victime ne perdra finalement qu'un doigt.

Après neuf jours de navigation, le trawler arrive à Oporto. L'ambassade de Belgique à Lisbonne est informée et prend les miraculés en charge. Après quelques semaines de soins, ils regagneront l'Angleterre... Mais la guerre continue. Albert Hubert prendra le commandement du caboteur « René Paul » avec lequel il remplira plusieurs missions secrètes au service

des alliés, non sans continuer à affronter chaque jour un sort périlleux.

Rarement s'accomplit un destin aussi édifiant. Il peut servir d'exemple à tous les marins qui prennent la mer en temps de guerre, et montre que la force de caractère de ceux qui ne désespèrent jamais, apporte souvent le salut.

Le légendaire commandant Hubert vient de s'éteindre à 83 ans, dans la quiétude de son foyer. Il y a encore des héros qui meurent dans leur lit!...

P. Eygenraam

BELGEN EN DE OPERATIE «OVERLORD»

Hugo van Kuyck

architect van de landing

van 18 juni tot en met 30 oktober 1994

NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM

Steenplein 1 • 2000 Antwerpen

SLEEPSPITS «LAURANDA»

Toegang inbegrepen in het inkomgeld voor het museum

Elke dag behalve maandag van 10 tot 17 uur

EEN KWARTEEUW «STROOMBANK» COMPETITIE

Dit jaar werd voor de 25ste maal de watersport interkorpscompetitie «stroombank» georganiseerd. Deze jubileumviering is misschien de aanleiding om even stil te staan bij de oorsprong van deze wedstrijd.

De benaming werd ontleend van een vroege zeilloodskotter en is tevens de naam van een zandbank voor de kust tussen Oostende en Nieuwpoort.

In 1967 werd de «OIO» (sectie van officieren) opgericht te St. Kruis Brugge. In het opleidingsprogramma waren verschillende uren voorbehouden voor praktische opleiding van zeilen en roeien. Daaruit is het idee ontstaan om een interkorps zeil- en roeiwedstrijd van de Zeemacht te organiseren. Dit gebeurde voor de 1ste maal in 1969 in de achterhaven van Brugge toen nog enkel met caravelle. Door het succes werd er besloten om jaarlijks een wedstrijd te organiseren met als inzet de «wisselbeker Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck».

Met de integratie van de sectie «OIO» naar de Nautische school te Nieuwpoort werden de zeilboten meeverhuisd naar het toenmalige NAV-COMPORTNWP. Hier werd de basis van het Zeilcentrum gelegd.

Het aantal disciplines werd uitgebreid: roeien en zeilen met walvissloepen, zeilen met caravelle en «420» en zwemmen.

Spectaculair was het zeilen met de walvissloepen op zee, die in vaak moeilijke weersomstandigheden niet zo evident was en van de bemanning een bijzondere kennis in zeemanschap vereiste.

Eind de jaren zeventig werd de marinebasis van Nieuwpoort gesloten en verhuisde het Zeilcentrum naar de Reservebasis te Zeebrugge. Hier werd in het begin de wedstrijd gevaren in het «oud Ferry» dok en het «Prins Filipsdok». Later werd de toelating verleend om in de achterhaven van Zeebrugge de walvissloep te betwisten.

Reeds verscheidene jaren wordt de wedstrijd van «420» en caravelle betwist op de Spuikom te Oostende dit



NAVSTAOST in volle actie

dankzij de medewerking van de Zeilclub «V.V.W. Oostende Spuikom». Ook het deelnemersveld werd nog uitgebreid. Eerst met een ploeg van de «Masters» (oudgedienden van de Zeemacht) die door hun ervaring niet te onderschatten zijn, in 1992 gevolgd door een damesploeg.

Uiteraard is het succes van de stroombank voor een groot gedeelte toe te schrijven aan al degenen die in het verleden hun steentje hebben bijgedragen in de organisatie. Zonder hun inzet en doorzettingsvermogen was deze realisatie niet mogelijk geweest. Ondanks de reorganisatie van personeel en het wegvallen van de dienstplichtigen hopen we dat er genoeg watersporters zijn in het actief kader om de stroombankcompetitie in de toekomst verder te kunnen blijven verzekeren.

Dit jaar werd de stroombank betwist in gunstige weersomstandigheden. Bij het roeien leek na de 1e reeks geen maat te staan op NAVSTAOST maar na de 2e reeks en het samentellen van de punten kwam COMLOGNAV verrassend op de eerste plaats.

«Caravelle» en «420» werden betwist op de spuikom te Oostende, bij een draaiende wind van 4 beaufort.

's Namiddags leidde dat tot enkele malen kapseizen met COMINAV als koploper in de «420». Bij de «420» wonnen de MASTERS drie van de vijf reeksen en dit betekende een 1e plaats. Ook op «Caravelle» wonnen de MASTERS vier van de vijf reeksen. Het was hun ervaring als wedstrijdzeiler die de bovenhand kreeg.

Het walvissloepzeilen dat betwist werd in het doorsteekdok van de achterhaven Zeebrugge werd dit jaar fel bemoeilijkt door het scheepvaartverkeer. Ondanks alle perikelen van «zogenaaemde» slechte rompen, aflassen van een reeks, protesten en discussies kwamen ook daar de «MASTERS» op een 1e plaats aangezeild na twee dagen. Door de gunstige windrichting werden er dit jaar 10 reeksen gezeild. Het was het zwemmen die de doorslag moest geven om een eindoverwinnaar te kennen. Hier had NAVSTAOST duidelijk de bovenhand. Spijtig genoeg moest COMLOGNAV met een gehalveerde ploeg aantreden waardoor kostbare punten verloren gingen en bij de eindstand op 2 punten strandde van de eindoverwinnaar 1994 «DE MASTERS», die

voor de 1e maal de wisselbeker mocht ontvangen.
Het was 1LZ(b.d.) Vic Leerman van de «Vriendenkring gepensioneerd van de Zeemacht» die de wisselbeker mocht ontvangen overhandigd door Divisieadmiraal W. Herteleer en in het bijzijn van de Voorzitter van de Zeilschool Zeemacht, Kapitein-ter-zee Vanden Eycken.



The winning team

Uitslag 1994

	ROEIEN	CARAVELLE	420	WALVISSLOEP ZEILEN	ZWEMMEN	TOTAAL
1e plaats	COMLOGNAV	MASTERS	MASTERS	MASTERS	NAVSTAOST	MASTERS
2e plaats	NAVSTAOST	COMLOGNAV	COMLOGNAV	COMLOGNAV	COMINAV	COMLOGNAV
3e plaats	BELNAV	COMINAV	NAVCOMZEB	NAVCOMZEB	NAVCOMZEB	NAVSTAOST
4e plaats	NAVCOMZEB	NAVSTAOST	COMINAV	NAVSTAOST	MASTERS	NAVCOMZEB
5e plaats	COMINAV	NAVCOMZEB	NAVSTAOST	COMINAV	COMLOGNAV	COMINAV
6e plaats	MASTERS	BELNAV	BELNAV	BELNAV	BELNAV	BELNAV

Eerste Meester J. Decorte



IL Y A CINQUANTE ANS...

LA DERNIERE GRANDE

BATAILLE DE PORTE-AVIONS

Malgré toutes les défaites qu'elle avait essuyées depuis Midway (juin 1942), la marine japonaise possédait encore, au début de 1944, une flotte de porte-avions susceptible d'empêcher les Américains de poursuivre leur avance dans le Pacifique par la prise des Mariannes; ce que ceux-ci envisageaient précisément.

Ce qui allait être la plus vaste opération amphibie de tous les temps avait été mise au point à Pearl Harbour, au début de septembre 1943, par l'amiral King, chef de la marine américaine, l'amiral Nimitz, commandant la flotte du Pacifique et l'amiral Spruance placé à la tête de la Ve flotte constituée pour la circonstance. La tactique adoptée était celle des « sauts de puce »: une série de bonds d'atoll en atoll, destinée à dérégler l'organisation militaire japonaise et à neutraliser la menace que constituaient leurs aérodromes pour les forces américaines, en « sautant » toutefois certaines positions isolées afin de ne pas perdre de temps.

Premier test: Kwajalein, au nord des Marshall qui, elles, seront « sautées », en janvier 1944. Sept cents appareils américains embarqués contre cent-soixante japonais. Huit mille Japonais tués contre trois cents Américains. La méthode d'assaut paraissait au point.

Au cours de l'immense balayage qui se préparait, la Task Force 58, formée autour de porte-avions rapides et commandée par l'amiral Mitscher, devait jouer un rôle prépondérant. Les 16 et 17 février, elle attaqua Truk, surnommé le « Pearl Harbour japonais » ou le « Gibraltar du Pacifique », l'un des plus redoutables bastions ennemis. Elle y détruisit trois cents



L'Amiral Spruance.

avions et coula tout ce qui se trouvait là, mais les escadres qui y stationnaient d'habitude étaient parties, depuis peu, pour les Philippines. Truk fut donc, elle aussi, « sautée »; de même que les Carolines.

Dans la foulée, les forces de l'amiral Turner s'emparèrent d'Eniwetok le 21 février. A 2.200 milles d'Hawaï, Eniwetok, dont la capture coupait définitivement le flot d'appareils japonais qui, jusqu'alors, allait renforcer les forces occupant les Mariannes, prit aussitôt une importance capitale dans le dispositif d'attaque américain.

La ronde infernale des porte-avions écrasant toutes les forces aériennes japonaises se poursuivit. Les bases de Motjé, Maluélap, Mili et Taluit furent neutralisées à leur tour. L'ennemi s'y maintenait toujours mais on le laissait « cuire dans son jus ». Ne pouvant

plus recevoir ni approvisionnements, ni renfort, sauf par sous-marin, ces bases n'étaient plus en mesure de menacer les arrières des Américains.

L'Opération « A »

Aucun de ces revers n'avait cependant menacé le système intérieur des défenses nippones au point de justifier une grande bataille navale, cette conflagration générale dans laquelle l'Empire du Soleil Levant avait mis ses derniers espoirs de rétablir en sa faveur la balance de la guerre sur mer. Celle-ci pouvait encore attendre. Il ne serait amené à cette solution que si les Américains accentuaient encore leur progression et faisaient mine de vouloir s'emparer des Mariannes et entamer ainsi l'anneau d'îles défensif du Japon métropolitain.

Ce que ceux-ci s'apprêtaient exactement à faire. L'opération avait été programmée pour le mois de juin. Pour faire face à cette éventualité, le commandant japonais, l'amiral Toyoda, avait élaboré un plan relativement compliqué - l'Opération A - qui prévoyait une bataille décisive « mettant en oeuvre tous les moyens de la flotte ». L'objectif principal était de tendre un piège à l'ennemi sur un terrain choisi à l'avance: Palau ou les Carolines occidentales, sélectionné parce que se trouvant à portée d'avions du plus grand nombre possible de bases terrestres, d'où les appareils pourraient venir renforcer ceux des porte-avions de manière à tenir tête aux Américains dont la supériorité en porte-avions était très nette.

Une formation spéciale de la flotte devait, alors, faire route «sans faire aucun effort pour se cacher» vers la zone choisie pour y attirer l'ennemi tandis que, de son côté, la «flotte mobile» de l'amiral Ozawa se porterait «sans laisser de trace» entre les Mariannes et les Philippines. Le «piège», car l'ennemi serait ainsi amené à attaquer la flotte japonaise «sans connaître l'importance des moyens navals et aériens qui l'attendaient».

Sans attendre, Toyoda avait rassemblé en secret quelque 1.700 avions à Singapour, en Nouvelle-Guinée, aux Philippines et sur les nombreux terrains d'aviation situés sur les îles de Micronésie pour appuyer, le cas échéant, le demi-milliers d'appareils se trouvant sur les aérodromes de Tinian, de Saïpan et de Guam dans les Mariannes.



Saïpan : les marines attaquent à la grenade

Le malheur voulut, pour les Japonais, que l'«Opération A» soit contrariée par les événements.

L'opération américaine contre les Mariannes débuta le 6 juin 1944. Ce jour-là, l'amiral Spruance quitta Pearl Harbour, à bord de l'«Indiana-*napolis*», avec la Task Force 58 de l'amiral Mitscher, qui avait hissé son pavillon sur le «Lexington». Il avait sous ses ordres un total de 535 bâtiments transportant 127.000 hommes, dont deux-tiers de Marines.

Le plan arrêté prévoyait un premier débarquement à Saïpan, la principale île de l'archipel, un second dans l'île voisine de Tinian et un troisième, un peu plus tard à Guam. Le jour «J» pour Saïpan avait été fixé au 15 juin, soit neuf jours après le débarquement de Normandie. Mais, là où pour traverser la Manche les préparatifs avaient demandé deux ans, ici il s'agissait d'amener des forces considérables jusqu'à un secteur situé à

quelque 5.000 kilomètres de Pearl Harbour, la base de départ, avec tous les problèmes logistiques que cela impliquait, et les Américains n'avaient eu que trois mois pour préparer l'opération.

L'attaque contre Saïpan, dont la garnison comptait trente-deux mille hommes, fut déclenchée le 15 juin. Les forces amphibies commandées par l'amiral Turner commencèrent à débarquer avec l'appui de quatorze porte-avions d'escorte, sept cuirassés et de nombreux croiseurs et destroyers. Tout ce qui volait et naviguait fut détruit : cent-dix avions et vingt-et-un navires, mais à terre la réaction japonaise fut extrêmement violente.

«Le sort de l'Empire...»

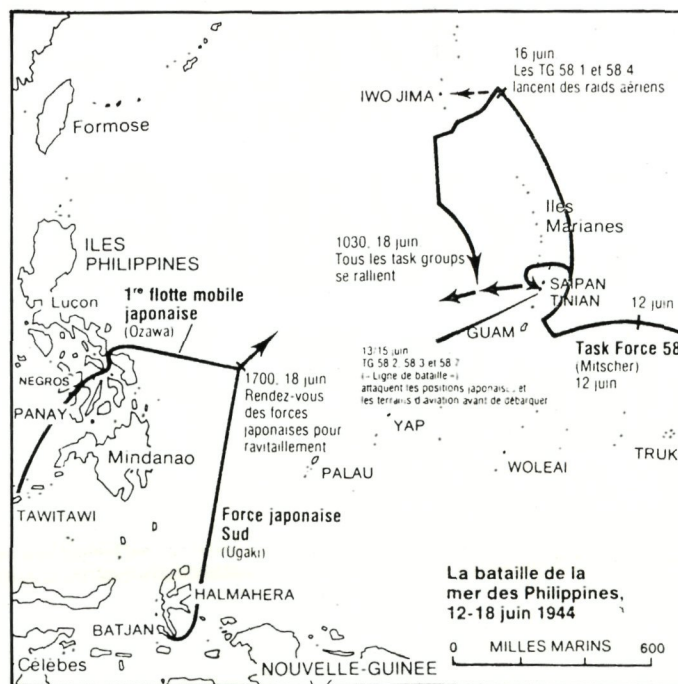
Le théâtre de la future bataille étant désormais localisé, l'amiral Toyoda ordonna à la flotte de se préparer pour l'«Opération A». Le détachement de l'amiral Ugaki (les cuirassés géants «Yamato» et «Musashi», deux croiseurs lourds, un croiseur léger et trois destroyers) fut aussitôt rappelé des côtes de la Nouvelle-Guinée. Il n'était plus question désormais «d'attirer l'ennemi dans un piège». Le reste de la flotte d'Ozawa, qui était allé ravitailler aux Philippines, leva l'ancre de son côté et fit route à la rencontre d'Ugaki. Cela se

passait le 16 juin. C'est alors que le commandant en chef adressa à chaque navire le fameux message que, trente-neuf ans auparavant, l'amiral Togo avait envoyé à la flotte avant la bataille de Tsushima : «Le sort de l'Empire dépend de cette bataille. Que chacun se donne au maximum». Aucun de ces mouvements qui, théoriquement, ne «devaient pas laisser de trace» n'échappa aux sous-marins américains patrouillant dans la région. Au large de Saïpan, l'amiral Spruance, dont la force d'appui regroupait sept cuirassés rapides, sept grands porte-avions, huit moyens, trois grands croiseurs, dix croiseurs légers et cinquante-huit destroyers, calculait les distances le séparant de l'ennemi et mesurait ses chances.

Sa mission principale était d'appuyer les forces débarquées à Saïpan. Quelle que fut l'envie qu'il eut de foncer vers l'ouest à la rencontre de la flotte d'Ugaki, il devait tenir compte du risque que comportait une telle manœuvre : celui de se laisser déborder et dépasser pendant la nuit par Ozawa qui aurait, alors, les mains libres pour attaquer les navires de Turner.

Il s'enquit auprès de celui-ci de la situation à terre :

- Pouvez-vous éloigner tous vos navires en direction de l'est, afin de les mettre à l'abri ? Les Japs arrivent. Turner lui expliqua qu'il n'en était



pas question. Les opérations à terre prenaient une tournure critique et il était obligé de continuer à débarquer des renforts, du matériel et des munitions.

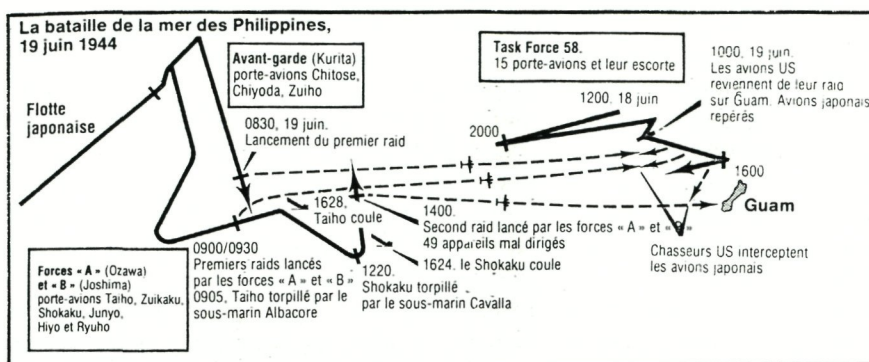
- Tant pis, déclara Spruance. Renvoyez immédiatement tous les bateaux dont vous n'avez pas besoin. Quant à moi, je vais faire jonction avec Mitscher et sa Task Force. Nous allons essayer de tenir les Japonais à distance.

Afin de couvrir l'opération contre les Mariannes, Spruance avait chargé l'amiral Mitscher et une partie de sa Task Force 58 d'aller bombarder les aérodromes d'Iwo-Jima, afin de clouer au sol les avions qui s'y trouvaient. Il était, à présent, forcé de rappeler ces bâtiments. Il fit route, de même que Mitscher, cap à l'ouest pour tenter d'intercepter l'escadre japonaise.

Comme Spruance et Mitscher ne connaissaient pas exactement la position de celle-ci, ils naviguèrent prudemment. Après avoir marché plein ouest toute une journée, Spruance donna le signal du retour. Il craignait, en effet, qu'une partie au moins des navires japonais ne l'ait croisé en route sans qu'il s'en soit aperçu.

Entretemps, Ozawa, ayant effectué sa jonction avec le détachement d'Ugaki, faisait route à l'est. Sa flotte, qui rassemblait un total de 430 avions, était articulée en trois divisions. Les deux premières se trouvaient sur une ligne nord-sud de quinze miles; la troisième se trouvait placé en éclairage à quelque cent miles, de façon à attirer l'ennemi. Comme toujours, le goût des Japonais pour le «piège»!

C'est une de ces divisions que le sous-marin américain «Cavalla» repéra dans la soirée, le 17 juin, à 780 miles à l'ouest de Saïpan et faisant route vers l'est. Mais lorsque le message atteignit Spruance, il était vieux de six heures; si bien qu'à l'aube du 18, aucun des deux camps ne possédait d'informations récentes sur la position de son adversaire. Du côté américain, ni les avions de reconnaissance basés au sol, ni les patrouilles d'exploration lancées des porte-avions de Mitscher, ce jour-là, ne furent capables de fournir à Spruance les renseignements dont il avait tant besoin. La flotte japonaise, elle, disposait d'un avantage: les hydravions



catapultés de ses croiseurs et cuirassés avaient un rayon d'action supérieur à celui des appareils américains. C'est ainsi qu'au début de l'après-midi, trois des groupes de la Task Force 58 avaient été repérés.

Ozawa avait compté sur les escadilles rassemblées à Guam et à Tinian pour attaquer les Américains sur leurs arrières. Il ignorait que les bombardiers et chasseurs bombardiers de ceux-ci avaient si bien labouré les terrains de ces îles que cette menace était écartée. Persuadé que son plan était en voie d'exécution comme prévu, il fit décoller ses propres appareils le matin du 19 juin.

Le tir aux pigeons des Mariannes

A 8 heures 30, une première vague d'assaut prit le départ: 45 chasseurs-bombardiers, 8 avions torpilleurs et 16 chasseurs «Zéro» appartenant à la division C. A 9 heures, une autre vague - 53 bombardiers en piqué, 25 avions torpilleurs et 48 chasseurs «Zéro» - commença à décoller des porte-avions de la division A. Une demi-heure plus tard, c'était la division B qui lançait une troisième vague de 47 appareils.



19 juin: Des porte-avions de l'U.S. Navy, on assiste au «tir aux pigeons»

Ce jour, qui venait de se lever, devait marquer un tournant dans la guerre du Pacifique; c'était le jour où la marine impériale japonaise allait recevoir un coup mortel.

Il débuta sous de mauvais auspices pour les Japonais. Alors que les avions d'Ozawa commençaient à rouler sur le pont de son navire-amiral, le «Taiho», celui-ci fut attaqué par le sous-marin américain «Albacore». Une défaillance de dernière minute dans le système de calcul de tir empêcha le sous-marin de mettre plus d'une de ses six torpilles au but. Dégâts apparemment peu importants puisque les avions purent continuer à décoller, mais très graves en réalité comme on s'en apercevra plus tard. Le destin accabla une seconde fois les Japonais en frappant les avions de la vague d'assaut. Sur leur chemin, ils devaient survoler la division C de l'amiral Kurita... dont les canonnières ouvrirent le feu par erreur. Avant qu'ils aient eu le temps de se rendre compte de leur bétise, deux appareils avaient été abattus et huit autres, touchés, avaient dû faire demi-tour pour regagner leur porte-avion.

Les radars des navires de la Task Force 58 repérèrent sur leurs écrans la première vague d'assaut japonaise alors qu'elle se trouvait encore à 280

kilomètres de la flotte. D'un même mouvement tous les porte-avions se placèrent face au vent et leurs appareils commencèrent à décoller. D'abord les bombardiers et les avions torpilleurs afin de dégager les ponts d'envol au profit des chasseurs. Puis, les « Hellcats ». Le manège, qui devait durer toute la journée, commença. Les unes après les autres, les formations de chasseurs revenaient, leur mission terminée, appontaient, refaisaient le plein de carburant et de munitions, redécollaient et ainsi de suite.

Leur première vague d'assaut se heurta à l'ennemi alors qu'il se trouvait encore à cent kilomètres de son objectif. La bataille fut sans pitié. Pour les Japonais, ce fut une hécatombe. Le nombre de leurs appareils qu'on put voir plonger en feu dans l'océan fit la preuve que les jeunes pilotes de l'aéronavale nippone n'avaient pas la valeur de leurs anciens. Ces derniers, disparus en masse au cours des batailles précédentes (mer de Corail, Midway, Salomon), avaient dû être remplacés par une nouvelle génération d'élèves, dont l'instruction n'était pas terminée.

Embusqués à haute altitude, les chasseurs américains interceptèrent cette première vague et détruisirent 25 appareils. De son côté, la D.C.A. embarquée en abattit 17. Si bien que seuls 27 avions japonais sur 69 regagnèrent leur pont d'envol. Aucun n'était parvenu à hauteur des navires de la flotte de Spruance.

La deuxième vague de 128 appareils appartenant au gros de l'escadre Ozawa n'eut pas plus de chance. Surprise par les « Hellcats », à quelque quatre-vingts kilomètres de Saïpan, elle fut assez rapidement réduite de moitié. L'artillerie anti-aérienne de la flotte américaine ramena cette moitié au quart de l'effectif initial. 31 appareils seulement rejoignirent leur bord. Côté américain, les dommages étaient très limités : sept avions abattus et quelques dégâts légers à bord du « Wasp » et du « Bunker Hill ». Sur mer, pour les Japonais, les choses ne se passaient pas mieux. A 12 heures 20, alors qu'Ozawa n'était pas encore au courant de l'échec de ses deux premières vagues d'assaut, un

de ses porte-avions, le « Shokaku », fut secoué par l'explosion de trois torpilles. Le sous-marin américain « Cavalla », qui trente-six heures plus tôt avait été le premier à signaler à Spruance la présence de la flotte ennemie et s'était obstiné sur sa trace, venait d'être récompensé de ses efforts.

Il avait réussi à se faufiler sous le rideau des torpilleurs japonais au moment où les porte-avions de la division A se mettaient face au vent pour recueillir leurs avions. Fumée et flammes commencèrent à se dégager



Un avion Japonais descendu en flammes.

des réservoirs de carburant. Après trois heures d'efforts désespérés pour maîtriser l'incendie, le « Shokaku » finit par exploser. Vétéran de Pearl Harbour, il avait participé à toutes les grandes batailles navales du Pacifique, sauf à celle de Midway.

Presqu'en même temps, le « Taiho », touché en début de matinée par le sous-marin « Albacore », fut victime d'une gigantesque explosion. Les vapeurs d'essence s'étant répandues dans tout le navire par son système de ventilation, il avait suffi d'une étincelle... Ozawa et son état-major eurent le temps de quitter le navire et de passer à bord du croiseur « Haguro » mais, des 1.150 hommes d'équipage, 500 seulement purent être sauvés.

Dans le ciel, l'hécatombe se poursuivait. La troisième vague d'assaut s'était dirigée trop au nord. Près de la moitié de son effectif total (47 appareils) revint sans avoir trouvé l'objectif. Les autres avions, ayant fini par repérer le groupe de la Task Force 58 situé le plus au nord, se lancèrent à l'attaque. Les « Hellcats » en abattirent sept. Les rescapés ne demandèrent pas leur reste et firent

demi-tour ; ils se délestèrent de leurs bombes dans l'océan.

Dans un effort désespéré, les Japonais effectuèrent un ultime raid (87 avions). Cette fois, cette armada se dirigea trop au sud. La moitié des appareils seulement entra en contact avec l'ennemi. Au cours d'une attaque sans résultat la plupart se firent descendre. Les 49 rescapés mirent le cap sur Guam pour se ravitailler en essence et en munitions. Ils ignoraient que les Américains étaient passés par là. Ils se firent étriller par les « Hellcats » qui descendirent en flammes 30 d'entre eux. Les 19 autres s'écrasèrent à l'atterrissage sur les pistes criblées de trous de bombes de l'île.

Ces divers engagements aériens s'étaient étendus en tout sur quelque huit heures. A 16 heures, le ciel au-dessus de la flotte américaine se trouvait dégagé de tout avion ennemi. Au-dessus des îles, où les bombardiers attaquaient les terrains d'aviation, les combats continuèrent jusqu'à la tombée du jour ; cinquante appareils japonais de plus en firent les frais. En fin de journée, il restait à Ozawa que 102 avions sur les 430 qui avaient opéré au cours des heures précédentes.

Ce soir-là, les Américains, qui n'avaient perdu en tout et pour tout que 29 appareils (23 abattus et 6 par



Bombardier Américain en piqué.

accident à l'appontage), célébrèrent au champagne leur victoire dans ce qui allait rester célèbre dans l'histoire de l'aéronavale comme « le grand tir aux pigeons des Mariannes ».

Entretemps, la flotte japonaise avait mis le cap au nord-ouest pour se rendre au rendez-vous fixé par Ozawa à ses pétroliers ravitailleurs. Inconscient de l'étendue de ses pertes, l'amiral avait, en effet, l'intention de poursuivre les opérations. Non seulement, il était persuadé que la plupart de ses pilotes manquants se trouvaient en sécurité à Guam dans l'attente de reprendre le combat, mais il avait ajouté foi aux récits mensongers de ceux qui avaient rejoint leur bord, selon lesquels des centaines d'avions américains avaient été abattus et au moins quatre porte-avions coulés. Lorsqu'il fut, enfin, informé de la réalité de la situation, il interrompit les opérations de ravitaillement pour se retirer plus au nord-ouest, afin de se mettre à l'abri d'une attaque aérienne avant la fin de la journée. Il était trop tard. Les Américains étaient déjà à ses trousses.

Mission au-delà du crépuscule

Ce n'est que vers 16 heures pourtant, ce 20 juin, qu'un message d'un «Avenger» de reconnaissance avait appris à la Task Force 58 qu'elle se trouvait à bonne distance de combat de l'ennemi. Si l'ordre de décoller était donné immédiatement, les avions pourraient attaquer avant l'obscurité, mais il était trop tard pour qu'ils puissent regagner leur bord avant la nuit. Mitscher décida, malgré tout, de tenter sa chance. En moins d'une demi-heure, 77 bombardiers en piqué, 54 avions torpilleurs et 85 chasseurs d'escorte avaient décollé et mis le cap vers le soleil couchant.

En cours de route, ils firent un sort aux pétroliers d'Ozawa. Puis, tombèrent comme la foudre sur ses navires, cherchant surtout à atteindre les



20 juin: les avions Américains s'en prennent, à leur tour, aux navires Japonais battant en retraite.

porte-avions. Ce fut un combat d'enfer. Il ne dura pas plus de vingt minutes. Des avions, il y en avait partout, en piqué, en virage, rasant les flots, remontant en chandelle au milieu d'un chassé-croisé invraisemblable de balles traçantes multicolores et éclats d'obus. Puis, tout d'un coup, ce fut fini.

Quatorze avions américains avaient été abattus, mais sur les 100 avions avec lesquels Ozawa avait commencé la journée, il n'en restait plus que 35. Le grand porte-avions «Hiyo» avait été coulé. Le «Zuikaku» sur lequel flottait la marque de l'amiral était en feu, de même que le «Chiyoda» dont le pont d'envol était éventré. Le cuirassé «Haruna» et le croiseur «Maya» étaient également endommagés. Ozawa avait subi une défaite écrasante. De l'avion qui l'emmenait à Okinawa dans la nuit, il adressa sa démission à l'amiral Toyoda. Elle fut refusée.

Le retour de cette «mission au-delà du crépuscule», restée aussi célèbre que le «tir aux pigeons des Mariannes», fut épique. Les avions américains avaient à franchir plus de 500 kilomètres pour retrouver leur porte-avions. Pour la plupart des pilotes, cela allait être le premier appontage de nuit. L'obscurité était totale; il n'y avait pas de lune. Sans tenir compte des risques présentés par une présence

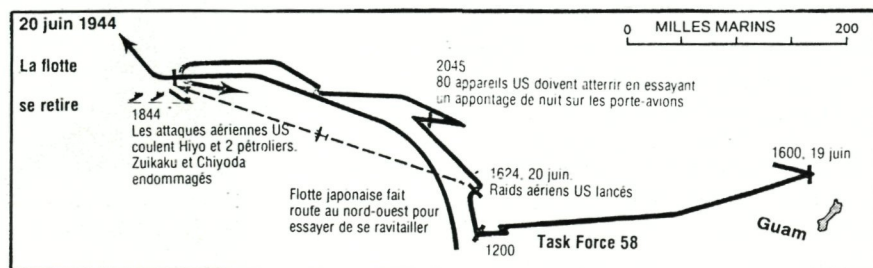
éventuelle de sous-marins ennemis, Mitscher avait donné l'ordre d'allumer tous les feux de pont pour aider ses pilotes et d'utiliser tous les moyens pouvant servir de repère dans la nuit: obus éclairants, projecteurs, feux de navigation, etc.

Les appareils qui rentraient étaient à bout de carburant. Impossible pour eux d'attendre leur tour d'appontage en tournant au-dessus du porte-avions. Ils se posèrent à la diable. Il y eut des accidents. Il y eut des miracles aussi. Ne vit-on pas, sur l'«Enterprise», un chasseur et un bombardier apponter en même temps sans entrer en collision: le premier crocha le second brin tandis que l'autre prenait le cinquième. Un certain nombre d'appareils, à court de carburant, se posèrent sur l'eau. La majorité des équipages put être repérée et sauvée par les torpilleurs de la Task Force.

Ainsi se termina la dernière grande bataille de porte-avions de la deuxième guerre mondiale; elle allait s'inscrire dans l'Histoire sous le nom de «première bataille de la mer des Philippines».

Sans doute, les Américains, handicapés par la nécessité de protéger la flotte de débarquement de l'amiral Turner à Saïpan, n'avaient-ils pu inscrire à leur tableau de chasse autant de porte-avions ennemis qu'ils l'auraient souhaité; ils n'en avaient pas moins détruit l'arme aéronavale japonaise (quelque 500 avions détruits), et, de ce fait, la marine japonaise elle-même. Il restait, certes, quelques porte-avions à l'amiral Toyoda. Mais à quoi sert un porte-avions sans avions?

J.M. de Decker



BIOGRAFIE VAN EERSTE MEESTER CHEF CAROLUS BAUWENS

De Eerste Meester Chef Bauwens Carolus werd geboren te Oostende op 14 oktober 1914.

Hij kreeg een vissersopleiding bij het Koninklijk werk IBIS.

Hij was tweede stuurman aan boord van een vissersvaartuig toen de Tweede Wereldoorlog in alle geweld losbrak. Zijn schip was afgemeerd in Cornwall. Onmiddellijk werd er koers gezet naar de thuishaven Oostende, om er de families te evacueren. Die waren echter reeds naar Engeland vertrokken. Met enkele vluchtelingen aan boord verlieten zij op 13 mei Oostende. Een eenheid van de Franse Marine onderschepte hen in het Kanaal en zij kregen het bevel de steven te wenden naar Dieppe. Dieppe was het doelwit van hevige luchtaanvallen, het schip kreeg een voltreffer en zonk.

De volgende dag vertrok IMC Bauwens met een garnaalvisser naar het eiland Wight. Hij werkte daar een drietal weken in een konfituurfabriek. Toen monsterde hij aan op de SS Safir van de Cockerill lijn. Gedurende een viertal maanden vervoerde het schip ladingen wol tussen Londen en Hull. Na een luchtaanval door Duitse vliegtuigen was het schip dringend aan herstellingen toe. De Safir meerde aan te Hull voor een droogdokbeurt. De familie verbleef op dat ogenblik te Cardiff. Charles, zoals hij in de omgangstaal werd genoemd, waagde zijn kans en vertrok naar Cardiff. Hij werd onderweg echter opgepakt, vreemdelingen waren verplicht binnen de 5 mijl zone te blijven. In de «bak» vernam hij dat er een Belgische sectie in de schoot van de Royal navy werd opgericht. Hij tekende onmiddellijk een dienstkontraat, werd vrijgelaten en vervoegde Skegness. Na diverse opleidingen scheepte hij in aan boord van de Godetia en op verschillende mijnenvegers. Met de latere Commodore Lurquin werd hij aangeduid voor de cursus demagnetisatie. De oorlog liep stilaan ten einde. Toen

zij naar Antwerpen vertrokken was België reeds bevrijd. Daar demagnetiseerden zij alle schepen die de Belgische havens en Vlissingen aandeden. Na deze operatie vertrok hij opnieuw naar Engeland om de cursus torpedomaker te volgen. De IMC Bauwens huwde met een meisje uit Plymouth.

De onzekerheden over het verder bestaan van de Zeemacht hadden tot gevolg dat hij op 15 januari 1946 «afzwaaide». Hij vond werk als electricien bij de Britse spoorwegen. Een telegram van de Prins Regent in augustus 1948 gaf zijn leven een nieuwe wending. Hij gaf een positief antwoord aan de oproep om toe te treden tot de Belgische Zeemacht. Op 1 november 1948 werd hij ingelijfd. Hij volgde opnieuw verschillende opleidingen en voer aan boord van de Algerines.

In 1953 werd hij overgeplaatst naar de groep duikers-ontmijners. Hoeveel ton gevaarlijke munitie de IMC Bauwens heeft opgeruimd is moeilijk te bepalen. Dag na dag, in weer en wind volgden de gevaarlijke opdrachten elkaar op.

Op 1 januari 1971 verliet hij de actieve dienst om samen met zijn vrouw, zijn drie zonen, schoondochters en kleinkinderen te genieten van een oververdiend pensioen. Zijn prestaties werden door iedereen ten zeerste gewaardeerd. Hij werd ontvangen door de Britse Koninklijke familie, waar hij de «Distinguished Service Medal» kreeg voor zijn inzet gedurende de oorlogsjaren.

Ter gelegenheid van zijn opruststelling werd hij ontvangen door de toenmalige Minister van Landsverdediging P.W. Seghers. Voorwaar een eer die niet iedereen te beurt valt.

De IMC Bauwens was een uitstekend onderofficier. Hij was zeer plichtsbewust en stelde zijn vakkennis ten dienste van de Natie en de Zeemacht.



Tijdens de afscheidsreceptie was ook Commodore Lurquin aanwezig

Hij kreeg volgende eervolle onderscheidingen:

- Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II met Zilveren Zwaarden 1940-1945
- Gouden Palmen in de Kroonorde
- Gouden Medaille in de Orde van Leopold II
- Militair Ereteken van 1ste klasse
- Militair Ereteken 2de klasse
- Oorlogskruis 1940 met Palm en bronzen Leeuw
- Nestel 1940
- Herinneringsmedaille van de Oorlog 1940-1945 met twee Ankers
- Medaille van de Vrijwilliger 1940-1945
- Medaille van de Militair Strijder 1940-1945
- Distinguished Service Medal
- 1939-1945 Star
- Africa Star
- Atlantic Star with one rosette
- Medaille «France Libérée»

Na een slepende ziekte is hij op 26 januari 1990 overleden.



LA BIOGRAPHIE DU PREMIER MAÎTRE CHEF CAROLUS BAUWENS

Le Premier Maître Chef Bauwens Carolus est né à Oostende le 14 octobre 1914.

Il a suivi la formation de pêcheur à la fondation Royale IBIS.

Il était second sur un bateau de pêche lorsque la seconde guerre mondiale éclata. Son bateau était amarré dans les Cornouailles. Il fit immédiatement route pour son port d'attache, Oostende, afin d'évacuer les familles. Celles-ci étaient déjà parties pour l'Angleterre. Le bateau quitta Oostende le 13 mai avec quelques réfugiés à bord. Une unité de la Marine Nationale l'arraisonna dans la Manche et lui donna l'ordre de faire route pour Dieppe. Dieppe étant la cible de violents bombardements aériens, le bateau reçut un coup direct et coula.

Le jour suivant, le IMC Bauwens partit à bord d'un pêcheur de crevettes pour l'île de Wight. Il y travaillera trois semaines dans une fabrique de confiture. Il embarquera ensuite à bord du S.S. SAFIR de la ligne Cockerill. Quatre mois durant, le bâtiment transportera des chargements de laine entre Londres et Hull. Suite à une attaque aérienne Allemande le bâtiment dut subir des réparations d'urgence. Le SAFIR s'amarre à Hull pour une période de cale sèche. La famille s'était établie à l'époque à Cardiff

Charles, comme il était appelé familièrement, tenta sa chance et partit pour Cardiff. Il fut appréhendé en cours de route, les étrangers ne pouvant s'éloigner au delà d'une zone de cinq miles. Au «trou» il apprit qu'une section belge au sein de la Royal navy avait été créée. Il signa immédiatement un engagement, fut libéré et rejoignit Skegness. Après plusieurs instructions, il embarqua sur le Godetia et divers dragueurs de mines. Avec le futur Commodore Lurquin il fut désigné pour le cours de démagnétisation.

La guerre touchait à sa fin, la Belgique était déjà libérée lorsqu'ils partirent pour Anvers afin de démagnétiser tous les bâtiments qui mouillaient dans les ports Belges et à Vlissingen.

Après cette opération, le IMC Bauwens rejoint à nouveau l'Angleterre pour suivre le cours de monteur de torpille. Le IMC Bauwens s'y marie avec une fille de Plymouth.

Les incertitudes concernant l'avenir de la Force Navale ont pour conséquence qu'il quitte celle-ci le 15 janvier 1946. Il trouve du travail comme électricien aux chemins de fer Britanniques. Un télégramme du Prince Régent en août 1948 va changer sa vie. Il donne une réponse positive à la demande d'entrer à la Force Navale. Il est incorporé le 1 novembre 1948. Il suivra à nouveau diverses formations et naviguera à bord des algériens.

En 1953 il sera transféré au groupe plongeurs démineurs. Il est difficile d'estimer le nombre de tonnes de munitions dangereuses que le IMC Bauwens a évalué. Jour après jour, par tous les temps, les missions dangereuses se succèdent.

Le 1 janvier 1971, le IMC Bauwens quitte le service actif pour goûter une retraite plus que méritée avec sa femme, ses trois fils, belles filles et petits enfants. Ses états de service ont été particulièrement appréciés. Il fut reçu par la famille Royale Britannique ou il fut décoré de la Distinguished Service Medal pour son engagement au cours des années de guerre.

A l'occasion de son départ à la retraite, il fut reçu par le Ministre de la Défense Nationale d'alors Mr. P.W. Seghers, un honneur qui n'est pas accordé à n'importe qui.

Le IMC Bauwens était un sous-officier remarquable. Il était très conscient de ses responsabilités et mit ses dons au service de la Nation et de la Force Navale.

Il était porteur des distinctions honorifiques suivantes :

- Croix de chevalier de l'ordre de Leopold II avec sabres croisés 1940-1945
- Médaille d'or de l'Ordre de la Couronne
- Médaille d'or de l'Ordre de Leopold II
- Médaille militaire de 1ere classe
- Médaille militaire de 2eme classe
- Croix de guerre 1940 avec Palme et Lion de Bronze
- Fouragère 1940
- Médaille commémorative de la guerre 1940-1945 avec deux ancrs
- Médaille du Volontaire 1940-1945
- Médaille du Militaire combattant 1940-1945
- Distinguished Service Medal
- 1939-1945 Star
- Africa Star
- Atlantic Star avec rosette
- Médaille « France Libérée »

Après une maladie chronique, il est décédé le 26 janvier 1990.



PANORAMA MARITIME

SALLY LINE EN PROGRES A OSTENDE

Sally Line exploite la liaison Ostende-Ramsgate en pool avec la RTM depuis le 1er janvier 1994. Au cours du premier trimestre de cette année, Sally a quelque peu profité des problèmes rencontrés par son partenaire au terminal de Ramsgate et a ainsi pu faire progresser son propre trafic de 12,3%.

On se rappellera qu'en 1993, Sally Line opérait encore seul sur la ligne de Ramsgate et avait alors réalisé un bilan record de 2.009.284 tonnes de fret manutentionné. Ce chiffre était en progression de 20,4% par rapport à l'année précédente et représentait 58% de l'ensemble du trafic maritime réalisé au port de commerce ostendais. C'est dire que la prestation fournie était absolument remarquable et qu'elle témoignait sans conteste des possibilités d'Ostende en tant que port ro/ro.

Progression du trafic Sally

Maintenant que les données pour le premier trimestre 1994 sont connues, on constate que Sally Line poursuit sur la lancée à Ostende en réalisant un rythme de croissance de 12,3%. En chiffres absolus, le bilan est de 23.291 unités transités, soit 510.652 tonnes de fret ro/ro. Spécifiquement que la notion «unité» concerne camions, trailers et conteneurs. Malgré un certain ralentissement du transit ro/ro sur les liaisons transmanches, on constate donc que Sally Line réussit à obtenir de bons résultats à Ostende. Cela provient en partie du fait que les ferries de son partenaire RTM ont dû naviguer à capacité réduite tout au long de ce 1er trimestre 1994. Le pont ro/ro à deux niveaux s'est en effet fait attendre au terminal de Ramsgate, tandis que le «Prins Filip» demeurait six semaines en cale sèche.

De tous ces problèmes résultant du manque de préparation du port de Ramsgate au surplus de trafic, Sally Line en profita assurément en récupérant le fret ro/ro que la RTM ne pouvait transiter en raison de ses possibilités réduites. Il en fut partiellement de même pour le transit passagers mais c'est ici la liaison Dunkerque-Ramsgate de Sally qui en profita.

Rouliers et terminal modernisés

Notons aussi que la modernisation de la flotte Sally à Ostende contribua également au succès du trafic. En effet, on se rappellera que l'année passée, les deux rouliers de Sally furent modernisés aux chantiers de la s.a. Antwerp Ship Repair pour la somme de 3,5 millions de GBP. Ils y reçurent une nouvelle installation radar, une hélice d'étrave, et le confort des 12 chauffeurs embarqués fut nettement amélioré.

Ce sont ces deux rouliers, rebaptisés «Sally Eurolink» et «Sally Euro-route», qui continuent à opérer sur la ligne Ostende-Ramsgate. Ils ont chacun une capacité de 93 unités et peuvent transporter des cargaisons exceptionnelles (maximum 200 tonnes et 6,25 m de hauteur) ainsi que des produits dangereux à l'exception d'explosifs et de produits nucléaires. C'est la raison pour laquelle Sally n'a que peu à craindre de la concurrence future du Chunnel. Ils assurent actuellement 3 traversées par jour

dans les deux sens et l'appareillage à Ostende est fixé à 07.15 h, 15.15 h, et 23.15 heures.

D'autre part, Sally a agrandi son aire d'entreposage au Diepwaterkaai ostendais. Quelque 30.000 m² supplémentaires y ont été aménagés en 1993, ce qui portait la superficie totale à 70.000 m². Depuis la mi-avril 1994, 30.000 m² supplémentaires sont en voie d'aménagement. Les travaux sont exécutés pour le compte de la ville d'Ostende, gestionnaire de cette partie du port.

Les meilleurs résultats à Ostende

Sally Line a donc tous les atouts en main pour continuer son expansion à Ostende. L'armement y jouit d'ailleurs d'une excellente réputation et le fait d'opérer en pool avec la RTM ne peut que lui être bénéfique. C'est d'ailleurs à Ostende que Sally réalise les meilleurs résultats. En effet, la liaison Dunkerque-Ramsgate n'afficha pas d'aussi bons taux de croissance au cours du récent trimestre. D'après des chiffres provisoires, les trois ferries polyvalents de Sally n'auraient transporté que quelque 25.000 unités sur cette liaison. Ostende-Ramsgate réalise donc un résultat presque identique avec seulement deux rouliers et une fréquence de traversées deux fois plus petite. Aussi, le «Sally Sun» qui opérait à Dunkerque fut aligné début avril sur la nouvelle liaison Flessingue-Ramsgate. Seuls deux ferries, le «Sally Sky» et le «Sally Star», continuent à assurer la liaison de Dunkerque. L'armement cherche donc visiblement à compenser cette perte de trafic en créant de nouvelles liaisons. On parle même d'organiser de nouveaux services sur Harwich, Felixstowe ou Ipswich.

Cette perspective-là est assurément intéressante car Sally pourrait y associer son partenaire RTM. Pour notre armement d'Etat, le choix de ports situés près des centres industriels au nord de Londres ne pourrait que lui être bénéfique. Quoi qu'il en soit, Sally Line poursuit entre-temps sur sa lancée à Ostende, ce qui n'est malheureusement pas le cas pour la RTM. «Oostende Lines» n'est pas un succès jusqu'à présent, mais gardons cette matière-là pour un prochain article.

LE TRAFIC RO/RO AU PORT D'OSTENDE

Jusqu'au début des années 70, Ostende était essentiellement un port touristique qui assurait le transit de passagers et de leurs véhicules touristiques entre le continent et les ports britanniques de Douvres et de Folkestone.

En 1972, la Régie des Transports Maritimes (RTM) qui exploitait ce trafic, alla opérer en pool avec British Rail sous la dénomination «Sealink» et introduisit le transport de fret ro/ro sur ces liaisons transmanches. L'armement français Schiaffino allait suivre en 1979 en inaugurant un service régulier ro/ro sur la liaison Ostende-Douvres. Ce trafic allait être concentré sur Ramsgate en 1990 et repris peu après par l'armement Sally Line.

C'est ainsi qu'à partir de 1972, la fonction touristique du port d'Ostende fut progressivement dominée par le trafic ro/ro qui prit une extension remarquable. En effet, alors que ce trafic était pratiquement inexistant avant 1972, il représente actuellement 75% de l'ensemble du trafic maritime de marchandises du port d'Ostende.

Tandis que le transit passagers régresse lentement, le secteur ro/ro connaît une progression constante, si bien qu'on peut affirmer qu'Ostende est devenu essentiellement un port ro/ro dans les liaisons transmanches.

Une situation géo-économique exceptionnel pour le ro/ro

Si Ostende connaît actuellement un succès certain, c'est que sa situation géo-économique est particulièrement intéressante. En effet, la ville et son port sont situés au carrefour maritime des deux grands axes

de transport européens alignés nord-sud et est-ouest. Son environnement infrastructurel immédiat est également optimal vu la proximité d'un grand aéroport, de l'autoroute A 10 / E 40, et des réseaux ferroviaire et fluvial.

C'est grâce à cette situation géographique privilégiée que d'importants trafics maritimes ont réussi à se développer entre Ostende et divers ports anglais situés sur l'autre rive de la Manche. De plus, Ostende est depuis longue date une tête de pont britannique sur le continent. Les alliances politiques et économiques entre la Flandre et l'Angleterre ont en effet toujours attiré bon nombre de navires et de trafics d'outre-mer dans cet ancien port de corsaires qu'est Ostende.

Pour ce qui est de la situation actuelle, précisons tout d'abord que le complexe portuaire d'Ostende se compose de deux parties distinctes où s'effectue le trafic maritime: le port de l'Etat géré par le ministère des Communications, et le port de commerce sous tutelle communale. Il y a en outre des bassins réservés à la pêche maritime, au yachting de haute mer, et à la Force navale. Le caractère polyvalent des activités est donc évident et trouve son origine dans le contexte historique de la cité.

Le trafic ro/ro de la RTM

Le port de l'Etat est entièrement occupé par la Régie des Transports Maritimes (RTM) qui opère sur l'Angleterre à l'aide de ferries polyvalents. Ceux-ci transportent donc passagers, véhicules touristiques et fret ro/ro.

De 1972 à 1985, la RTM travailla en pool avec British Rail sur la liaison régulière Ostende-Douvres. Ces 14 années de coopération «Sealink» furent les plus prospères pour la RTM car le volume de fret ro/ro transité fut presque quintuplé au cours de cette période. C'est d'ailleurs en 1984 que la RTM enregistra son record absolu avec 146.351 unités ro/ro transités.

En 1986, la RTM alla coopérer avec Townsend-Thoresen, repris ensuite par P & O Ferries. Cette collaboration dura jusqu'au 1er janvier 1994, date à laquelle la RTM s'allia à l'armement Sally Line pour exploiter en commun la ligne Ostende-Ramsgate. Après 147 ans d'existence, la liaison Ostende-Douvres cessait ainsi ses activités.

Au cours de cette période 1986/93, la situation se dégrada sensiblement pour la RTM qui vit son trafic ro/ro commercial chuter globalement de 42%. De sérieuses difficultés financières, un manque flagrant de management commercial et d'adaptation à l'évolution moderne du trafic transmanche sont à la base de cette régression.

En chiffres absolus, le ro/ro commercial chuta de 144.257 unités en 1985 à 82.427 unités en 1993. Quant au ro/ro touristique, il afficha une hausse de 18% au cours de la même période. En tout, cela donne un ton-

nage ro/ro de 2.190.943 tonnes pour 1993, soit 52% du trafic global du port. Résumons cette évolution dans le tableau I ci-dessous.

Le trafic ro/ro au port de commerce

Passons maintenant au port de commerce sous tutelle communale où l'armement français Schiaffino inaugurait en 1979 un service régulier ro/ro sur la liaison Ostende-Douvres. Il s'agissait d'un trafic tout fret qui connut immédiatement un succès remarquable. Aussi, songea-t-on à dédoubler le trafic en créant un deuxième service sur Ramsgate, ce qui fut fait en 1983.

Deux ans plus tard, tout le trafic fut concentré sur Ramsgate et fin 1986, Schiaffino prit possession d'un nouveau terminal ro/ro situé au Diepwaterkaai du port de commerce ostendais. L'armement français exploita ce terminal jusqu'à la mi-1990, date à laquelle il fut repris par Sally UK Holdings, filiale britannique du Groupe Effjohn International.

Au cours de ces 10 années d'activité à Ostende, Schiaffino connut un succès croissant dû essentiellement à la qualité du service offert et à l'efficacité des rouliers alignés. C'est ainsi qu'en 1989, dernière année d'exploitation, les 69.364 trailers manuten-

tionnés totalisaient 1,370 mio de tonnes de fret, soit 56% de l'ensemble du trafic maritime au port de commerce ostendais.

Quant à Sally Line, il poursuivit sur la lancée de Schiaffino et réalisa au cours des années 1990/93 un boni remarquable de 45% pour atteindre un volume de 88.152 trailers transités, soit 2.009.284 tonnes de fret. Ce chiffre représentait 48% du trafic total du port ostendais. Résumons tout cela dans le tableau II ci-dessous.

L'importance du secteur ro/ro dans l'activité portuaire d'Ostende

L'importance du trafic ro/ro effectué au port d'Ostende par les armements précités peut être résumée dans le tableau III. Il s'agit donc des tonnages cumulés dans l'ensemble du complexe portuaire.

Pendant la période 1980-93, le trafic ro/ro a donc progressé de 55%. Ceci est un résultat plus que satisfaisant lorsqu'on sait que l'infrastructure du port n'a guère profité de modernisations importantes au cours de ces années. Notons que le rythme de croissance du trafic Schiaffino et Sally Line au port de commerce fut toujours plus élevé que celui de la RTM.

Pour ce qui est de cette dernière année 1993, voyons les résultats plus en détail. Sur un bilan global de 5,607 mio de tonnes manutentionnées dans le complexe portuaire d'Ostende, 4,200 mio de t. se composait de fret ro/ro, soit une part de 75%. Ce taux démontre bien l'importance du secteur ro/ro pour les activités maritimes d'Ostende.

De ces 4,200 mio de tonnes, la RTM s'accapare 52% alors que Sally Line réalisait les 48% restants. Résumons tout ceci dans le tableau IV ci-dessous.

Le fait que le complexe portuaire d'Ostende traite une part aussi importante de fret ro/ro, en fait un port shortsea de première importance. Le ro/ro est donc primordial pour Ostende et le vaste plan de rénovation dont la réalisation concrète démarrera sous peu lui donnera assurément une nouvelle impulsion.

Tableau I

Année	Véhicules touristiques	Trailers/Camion
1972	264.596	10.035
1975	264.378	62.709
1980	272.352	103.311
1985	237.056	144.259
1990	247.957	104.995
1993	280.447	82.427

Tableau II

Année	Trailers/Camions
1979 (6 mois)	4.786
1980	13.428
1985	45.114
1989	69.364
1990 (Sally)	60.796
1993	88.152

Tableau III

Année	Tonnage ro/ro x 1.000 tonnes	% du trafic total
1975	1.582	63%
1980	2.697	65%
1985	3.800	80%
1989	3.943	78%
1993	4.200	75%

Depuis le 1er janvier 1994, RTM et Sally Line travaillent donc en pool sur la liaison Ostende-Ramsgate, ce qui renforcera la compétitivité du port envers le tunnel sous la Manche et en fera un centre important de transit ro/ro entre la Grande-Bretagne et le continent européen.

Henri ROGIE

Tableau IV

	Trafic ro/ro 1993	
	Tonnages	Part
RTM	2.190.943 t.	52%
Sally Line	2.009.284 t.	48%
Total ro/ro	4.200.227 t.	100%
Traf. global	5.607.998 t.	75%

ZEEBRUGGE NOUVEAU PORT D'ESCALE DE CONTSHIP CONTAINERLINES

Le 28 mars 1994, Zeebrugge devenait port d'escale européen dans le service qu'assure Contship Containerlines Ltd entre l'Europe et l'Australie/Nouvelle Zélande. C'est en effet ce jour-là que le m.s. «Contship Barcelona», un porte-conteneurs de 1.599 TEU, venait s'amarrer comme première unité Contship au terminal de l'O.C.Z.

On se rappellera qu'à la fin de 1993, le groupe maritime Nedlloyd se retira du consortium ANZECS. Ce consortium subit alors une restructuration avec l'admission de nouveaux partenaires dont le groupe Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts. C'est ainsi qu'à partir du 1er janvier 1994, six partenaires allèrent opérer sur le trade Europe-Australie/Nouvelle Zélande sous le sigle JMG-CS.

Nouvelle structure Contship

Spécifications d'abord que ce sigle est l'abréviation de Joined Management Group-Contship. Quant à la composition du consortium restructuré, en voici les six partenaires

qui opèrent en pool depuis le début de l'année :

- Contship Containerlines Ltd.
- Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert Amsinck.
- Hapag Lloyd Aktiengesellschaft.
- Lloyd Triestino di Navigazione S.P.A.
- P & O Containers Limited.

Notons aussi que toutes les agences Contship ont, elles aussi, subi une restructuration à la date du 1er janvier 1994. Elles opèrent depuis lors comme membres du groupe maritime Contship Containerlines Limited Ipswich UK. La flotte Contship compte ainsi 13 unités qui sont alignées avec les cinq autres partenaires du nouveau consortium sur un service hebdomadaire entre l'Europe et l'Australie/Nouvelle Zélande. Un de ces navi-

res est donc le « Contship Barcelona » de 1.599 TEU qui vient de toucher Zeebrugge dans le cadre de ce service. Il est aussi important de noter que de nouvelles destinations directes ont été ajoutées au service, à savoir Fremantle, Port Chelmers, Napier, Wellington et Lyttleton, Côté européen, c'est donc Zeebrugge qui est venu s'ajouter à la liste, de sorte que la façade Atlantique-mer du Nord du service compte actuellement 5 ports d'escale continentaux (Lisbonne, Zeebrugge, Anvers, Hambourg, Rotterdam) et 2 ports UK (Tilbury et Felixstowe).

Zeebrugge port d'escale

Zeebrugge est ainsi devenu le nouveau port d'escale de Contship Containerlines. Cela se passa le 28 mars écoulé lorsque le m.s. « Contship Barcelona » vint accoster au quai de l'O.C.Z. Il s'agit d'un porte-conteneurs de 1.599 TEU enregistré à Wismar et battant pavillon allemand. Il fut construit en 1991 et son port en lourd est de 16.236 tonnes. Notons

aussi les dimensions : 164 m x 27,5 m x 10,65 m, et sa vitesse de croisière : 18 noeuds.

L'introduction de Zeebrugge dans le schéma de route du groupe Contship signifie pour ce port un apport supplémentaire à son trafic containerisé. L'O.C.Z. connaîtra ainsi un accroissement d'activité, d'autant plus que le rythme de rotation du service Contship a été porté à une semaine au lieu de 10 jours auparavant. Pour Zeebrugge, il s'agit donc d'un nouveau service hebdomadaire.

Cet événement fut fêté comme il se doit à bord du « Contship Barcelona » en présence des responsables de Contship Belgium et de la direction MBZ. Son président, Fernand Traen, souhaite la bienvenue à Contship et au navire, et remet à son capitaine le cadeau de circonstance.

L'importance du trafic containerisé

Ce fut également l'occasion de mettre l'accent sur l'importance de Contship Containerlines pour le port de Zeebrugge. Pour l'exercice

1993, le trafic containerisé s'y éleva à 6.131.709 tonnes, soit 19% du trafic total.

Quant à la part du trafic containerisé intercontinental, elle se chiffra à 2.607.528 tonnes, soit une baisse globale de 4,5%. Notons plus spécialement que le service sur l'Australie et la Nouvelle Zélande (ANZECS) afficha une perte sèche de 10,7% par rapport au bilan record de 1992. La désignation de Zeebrugge comme nouveau port d'escale de Contship est donc une bonne chose pour ce port car elle veillera assurément à la relance du trafic à l'O.C.Z.

Pour terminer, précisons encore que Contship fête cette année-ci ses 25 ans d'existence. Comme son fondateur et chairman, le Dr. Angelo Ravano, vient de décéder le 8 mars dernier, cette commémoration se fera en toute discrétion. Pour ce qui est des activités Contship en Belgique, notons qu'elle débutèrent en 1985 lorsque le 14 janvier de cette année fut fondée une agence à Anvers dans la Lange Nieuwstraat, n° 16-18.

H. ROGIE



Foulard pour dames **Damessjaal « Belgian Navy »**

450,- BEF + 35,- BEF portkosten

450,- BEF + 35,- BEF frais d'envoi.

INFO RESERVE

«MISTER DIV - MAR» A L'HONNEUR!

Le programme 1994 des rappels d'instruction et de préparation permanents du personnel de cadre de l'Infanterie de Marine de réserve, la DIV - MAR (R), a été cette année, principalement élaboré en fonction de critères particuliers. A savoir : la formation d'instructeurs et l'entraînement de la DIV - MAR (R) pour l'exécution de missions spécifiques susceptibles de lui être assignées.

En effet, de par la suppression du Service Militaire et la diminution du personnel de la Force navale, cette dernière se verra obligée dans le futur, de faire appel à la Réserve. Pour être en mesure d'assurer la formation de base de son personnel d'active et de réserve; prendre en charge et entraîner les classes de miliciens qui pourraient être rappelées en cas de crise ou pour occuper certaines fonctions à terre ou à bord. Voire pour «prêter la main» lors des prestations relatives aux promotions de grade. D'autre part l'entraînement de la DIV-MAR (R) a pour but d'assurer de façon rationnelle, et à tous les échelons, la défense des bases et installations portuaires de la ZM-FN, ainsi que la protection d'infrastructures dans les ports étrangers lorsque la présence de notre flotte et de son cadre actif y sont requis pour des missions militaires, logistiques ou humanitaires internationales.

C'est dans cette optique qu'une quinzaine de week-ends comportant des activités telles que tirs aux armes diverses, FTX, boating, N.B.C.D., embarquements, débarquements, «escapes» en hélicoptère, etc.. ont été échelonnés tout au long de cette l'année. La somme de connaissances techniques et pratiques requises pour un Infanteriste de Marine doit être réguliè-

rement remise sur le métier et intégrée dans différents exercices pour permettre à chacun d'être confronté à diverses procédures pour les (ré-)assimiler ou les mettre en pratique sur le terrain.

A cet effet, les 19 et 20 avril derniers, un détachement d'une vingtaine d'officiers, sous-officiers et 1Mat de la DIV-MAR (R) se sont rendus à



En pleine action au Mortier 60 mm. !



Une fructueuse collaboration..

Bourg-Léopold pour y subir le toujours impressionnant «Vuurdoop» et s'entraîner au maniement et tir du FAL.30, et du Mortier 60 mm. Tandis qu'au même moment, un peloton de miliciens (les derniers appelés!) effectuaient une semaine de manoeuvre sous le commandement du 1LZ Proot de la DIV-MAR d'Ostende. Ce bref mais passionnant séjour limbourgeois fut également l'opportunité pour les Réservistes de rendre un sympathique hommage de gratitude au commandant Proot qui effectuait cette semaine-là, une de ses dernières missions militaires. Fin juin en effet, cet artisan de la D.M.T. et Infanteriste de Marine dans l'âme sera officiellement démobilisé après plus de 30 de bons et loyaux services consacrés à la ZM-FN.

Lors d'une allocution de circonstance, le COMD DIV-MAR (R) FKP (R) R. Vermeersch, souligna combien, grâce au 1LZ Proot et au dévouement de son cadre de sous-officiers, la DIV-MAR de Réserve avait pu bénéficier pendant tant d'années, d'une fructueuse collaboration et d'un soutien logistique inconditionnel.

Et d'ajouter que «.. de Commandant Proot heeft als Marine-officier zijn door de overheid opgelegde taak steeds ter harte genomen, om ten gepaste tijde een getrainde infanterie ter beschikking van de Zeemacht te kunnen stellen, ter beveiliging hier en waar ook ter wereld, van de havens van haar vloot».

Nul doute qu'après son départ, le souvenir de cet officier remarquable qui personnifia l'Infanteriste de Marine depuis 1987, demeurera dans la mémoire de tous les ex- M.P.'s et des générations d'élèves qu'il forma à la dure. Et aussi cet héritage professionnel et moral d'un meneur d'hommes juste et droit, qui malgré quelques moments d'agacement passagers, faisait montre de grandeur d'âme et de qualités de coeur exceptionnelles.

A l'ami Proot souhaitons «Farewell», et «Hip, hip, Hip.. Hourra!» pour «Mister DIV-MAR»!
Mo vent toch!



.. et le souvenir d'un homme de coeur.

(Photos: Fr. Phillips)

Saint Bernard du Spuikom.

TREIZE A LA DOUZAINE!

La 13^{ème} édition de la traditionnelle Compétition Internationale de Tir organisée par l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - l'A.O.R.F.N. -, s'est déroulée les 22 et 23 avril derniers à COMINAV et dans les stands de Steenbrugge. Une fois de plus, de nombreux O.R. issus des 4 forces tant belges qu'étrangères, avaient répondu avec enthousiasme à l'invitation lancée par le Président national de l'A.O.R.F.N., le KVK (R) J. De Decker, et sa dynamique équipe. Plus de 70 compétiteurs, dont certains de très haut niveau, avaient en effet rejoint Bruges ce week-end là, pour s'y mesurer dans différentes disciplines de tir au SA.FN, UZI et G.P. Pour rentabiliser les temps d'attente entre les séances de tir, plusieurs intéressants «work-shops» avaient été prévus parallèlement à la compétition proprement dite. Permettant ainsi aux invités de s'exercer au lancement de grenades d'exercice; de se familiariser au maniement de diverses armes dont les Blindicides et les mitrailleuses. 50 ou à la mise en batterie de Mortiers 60 mm.; voire de s'initier aux éléments de navigation et de lecture de cartes marines. Autant d'animations qui suscitèrent un réel intérêt de leur part.

Une succulente «Rijsttafel» le samedi soir suivi d'un dîner gastronomique de clôture le dimanche midi, tous deux concoctés par l'excellent 1M'chef' de Saint Rémy et ses adjoints, contribuèrent non seulement à promouvoir l'ambiance de cordialité et de franche camaraderie qui régna tout au long de ce merveilleux week-end printanier mais témoignèrent aussi de la haute tradition culinaire de notre ZM-FN.



Le Président National de l'A.O.R.F.N., le KVK (R) J. De Decker (à g.) et le FKP J. Litière (COMCENREP) en compagnie du premier «team» gagnant de la ZM-FN.

La preuve du succès réédité de cette formule fut sans conteste apportée lors de la proclamation des résultats de la compétition et la distribution des trophées aux vainqueurs. Un très londonien «team-leader» de la Royal Navy Reserve remercia l'assemblée et les organisateurs.. dans la langue de Vondel.

Et de déclarer en substance qu'il avait acquis ces notions fort complexes

pour un fils d'Albion, à force de participer fidèlement aux 12 précédentes éditions de cette compétition. Et de conclure en affirmant que «... volgend jaar zal ik opnieuw naar Brugge komen met mijn ploeg».

Thank you my friend Rex, we'll meet you all, next year, same time, same place.

Saint Bernard du Spuikom.



INFO MARINE

Bevelsoverdracht MYOSOTIS

Op vrijdag 25 maart 1994 werd het bevel over de M922 MYOSOTIS overgedragen

Gedurende de plechtigheid op de kade van de marinebasis te Zeebrugge nam Luitenant-ter-zee 1e Klasse Schaeverbeke afscheid van zijn bemanning. Het Commando werd overgenomen door Luitenant-ter-zee 1e Klasse G. Cornillie

Remise du commandement à bord du MYOSOTIS

Le vendredi 25 mars 1994 la remise de commandement du M922 MYOSOTIS s'est déroulée à Zeebrugge. Pendant la cérémonie, le Commandant, le Lieutenant de vaisseau 1ère Classe Schaeverbeke prit congé de son équipage. Le commandement a été repris par le Lieutenant de vaisseau de 1ère Classe G. Cornillie.



Plechtigheid in COMINAV

Op 25 maart 1994 werd door Kapitein-ter-zee L. Vanden Eycken een aantal eervolle onderscheidingen uitgereikt aan verdienstelijke militairen:

Militair ereteken 1e Klas:

1MR Weikmans
1MR Christiaen
MTR Van Hulst
MTR Gouwy
2MR Debruyne
2MR Tobias
KMT Gryson
KMT Impens
KMT Vaerewyck

Distinctions honorifiques

ACominav, le 25 mars 1994 le Capitaine-de-vaisseau L. Vanden Eycken a remis les distinctions honorifiques suivantes à des militaires méritants:

Décoration Militaire 1ière Classe:

Militair Eretoken 2e Klas:

Décoration Militaire 2ième Classe:

1MR Van Eeck-
haute
1MR Deweerdt
1MR Roose
1MR Desmet
MTR Calmeyn
MTR Lefebvre
1MT Demoor
1MT Van Huyse
1MT Vermeire



Overhandiging KALASHNIKOV AK-47 aan Tabagie NAVCOMZEB

Op vrijdag 1 april 1994 hebben 1MC Vandevyver, 1MC Walleyen en 1MR Gallant van Massenhove in naam van alle onderofficieren van de A961 ZINNIA een geschenk uit Somalië overhandigd aan de onderofficieren van de MARINEBASIS ZEEBRUGGE.

Het betreft hier een machinegeweer van het type Kalashnikov AK-47 (Dassault - ex-Oost-Duisland). Deze overhandiging had plaats in de Tabagie Navcomzeb in tegenwoordigheid van de 1LZ Dobbelaere - Commandant 2de in bevel van de Marinebasis, 1OM Dewitte - Hoofdwapenmeester en enkele onderofficieren.

Deze herinnering - in Kismayo (Somalië) aan de onderofficieren geschonken door het Gerechtelijk Detachement daar aanwezig, werd aan Zeebrugge overhandigd als blijk van waardering voor de goede samenwerking tijdens de operatie «UNOSOM-RESTORE HOPE» (o.a. de familiedagen).

Remise d'une KALASHNIKOV AK-47 à la Tabagie de NAVCOMZEB

Le vendredi 1 avril 1994 les 1MC Vandevyver, 1MC Walleyen et 1MR Gallant van Massenhove ont remis, au nom de tous les sous-officiers du A961 ZINNIA, aux sous-officiers de la Base Navale de Zeebruges un cadeau en provenance de la Somalie.

Il s'agit ici d'un fusil - mitrailleur de type Kalashnikov AK-47 (Dassault - ex-Allemagne de l'Est). Cette remise s'est déroulée à la Tabagie de Navcomzeb en présence du 1LZ Dobbelaere.

Commandant en second de la Base Navale, du 1MP Dewitte - Maître d'armes en chef et de quelques sous-officiers.

Ce souvenir, offert à Kismayo (Somalie) aux sous-officiers par le Détachement Judiciaire présent a été remis à Zeebruges en signe de reconnaissance pour la bonne collaboration lors de l'opération 'UNOSOM-RESTORE HOPE« (e.a. les jours des familles).



Operatie Overlord - 50

Vijftig jaar geleden vond de landing in Normandië plaats.

Deze ging destijds door onder de naam «OPERATIE OVERLORD» en om die gebeurtenissen te herdenken zou op 4 juni '94 op het Oostendse strand een grootse show plaats grijpen.

Teneinde het verloop van de landing zo getrouw mogelijk uit te beelden, zou men met zodiac's vanaf onze zee-machtschepen, die ter hoogte van Oostende voor anker lagen, aan land zien te komen.

Daartoe werden een 30-tal militaire vrijwilligers gevraagd om als figuranten op te treden. Deze vrijwilligers zouden na de landing met enkele «veterian camions» door de stad trekken.

Tijdsgebonden militaire uniformen zouden door het legermuseum worden geleverd.

Door tussenkomst van de Dienst Toerisme van de Stad Oostende werd er zelfs een vergoeding en een herinneringsmedaille voorzien.

Een briefing met de nodige onderrichtingen zou de deelnemers afdoende voorlichten om hun taak op 04 juni te kunnen vervullen.

Zelden werd een oproep voor vrijwillige deelname met een dergelijke gretigheid beantwoord.

Van de tientallen militairen die zich voor de opdracht meldden moesten er heel wat geweigerd worden.

Helaas bleek gans het scenario achteraf op een heuse aprilgrap te berusten.



Opération Overlord - 50

Il y a cinquante ans que s'est déroulé le débarquement en Normandie.

Ce débarquement appelé «OPERATION OVERLORD» sera commémoré le 4 juin '94 et pour célébrer cet événement, un grand show aura lieu sur la plage d'Oostende.

Pour simuler le débarquement avec réalisme il sera fait usage de zodiac's à partir des navires de la Force Navale ancrés au large. Un appel a été lancé à une trentaine de militaires volontaires pour de la figuration. Ces volontaires seront ensuite embarqués à bord de quelques «camions vétérans» qui silloneront la ville.

Des uniformes d'époque seront livrés par le musée de l'armée.

Les participants seront également indemnisés par l'Office du Tourisme et recevront une médaille souvenir. Les instructions nécessaires au bon déroulement de l'opération seront données au cours d'un briefing ultérieur.

Rarement un appel pour une participation volontaire n'a recueilli autant de succès.

Des dizaines de candidats ont même dû être refusés. Plus tard, le scénario s'est révélé être un fameux poisson d'avril.

Finale militair volleybalkampioenschap 1994

Op 14 april had de finale plaats van het militair volleybalkampioenschap 1994 in de sporthal van de Koninklijke School van de Medische Dienst. Finalisten waren de gereputeerde KSMD en NAVCOMZEB.

De KSMD-ploeg met twee absolute toppers in zijn gederen, namelijk Fred Constandt van Flamingo Maldegem (1e Nationale) & Claudio Gewehr van eredivisieclub Zellik, werd als grote favoriet getipt. Voorwaar geen gemakkelijke opdracht voor het NAVCOMZEB-team van coach E. Rodenbach, die tijdens het ganse Kampioenschap met zijn ploeg tot dan toe slechts één set had moeten prijsgeven, wat op zich reeds een knalprestatie mag genoemd worden.

Wat de wedstrijd zelf betreft leek de eerste set reeds te leiden naar een vlugge ontknoping maar dank zij prachtig weerwerk kon NAVCOMZEB zelfs de eerste set na 26 minuten naar zich toehalen (15-17).

In de tweede set vuurt de nu volledig opgewarmde Gewehr de ene smash na de andere af. Na 28 minuten eindigt deze set dan ook op 15-7.

De derde set wordt gekenmerkt door een opvallende verbetering en concentratie van NAVCOMZEB, die bij een 7-0 stand terugkomt tot 7-7 en zelfs met 7-9 de leiding neemt.

Van dan af achten Gewehr en Co het welletjes en met vernietigende smashes eindigt deze derde set op 15-9. Wat de vierde en wat later bleek ook de ultieme set werd, was het duo Constandt-Gewehr niet meer te stuiten. Het wordt vlug 12-2 en dan wordt sterspeler Gewehr door coach Defauw naar de bank gehaald zodat ook de andere spelers nog even aan bod komen. Bij 14-3 scoort NAVCOMZEB nog een drietal punten doch met 15-6 eindigt de vierde set en ook de wedstrijd.

Niettemin staande het 3-1 verlies toch een zeer hoogstaande prestatie van het NAVCOMZEB-team, dat gewis de gelukwensen van éénieder verdient.

Finale du championnat militaire de volleyball 1994

La finale du championnat militaire de volleyball s'est déroulée le 14 avril dans le complexe sportif de l'Ecole Royale du Service Médical. Les équipes finalistes en présence étaient la réputée ERSM et NAVCOMZEB. L'équipe de la ERSM avec ses deux vedettes, Fred Constandt de Flamingo Maldegem (1e. nationale) et Claudio Gewehr de Zellik (division d'honneur) était favorite. Mission difficile donc pour l'équipe de NAVCOMZEB dirigée par E. Rodenbach qui au cours du championnat n'a perdu qu'un seul set, ce qui en soi est une remarquable performance.

En ce qui concerne le déroulement de cette finale, le début du premier set laissait croire à une envolée facile de l'équipe visitée mais grâce à une défense héroïque la conquête du set tourna, après 26 minutes, à l'avantage de NAVCOMZEB (15-17).

Dans le deuxième set, Gewehr, bien échauffé, explosa littéralement et de smash en smash et après 28 minutes le score fut 15-7.

Le troisième set fut marqué par un regain de concentration de la part de NAVCOMZEB qui revint d'abord à 7-7 après avoir été mené 7-0 puis prit l'avantage 7-9 avant de s'écrouler 15-9 sous les smashes dévastateurs de Gewehr et Co.

En ce qui concerne le quatrième set qui se révéla aussi être le dernier, le duo Constandt-Gewehr fut intraitable et le score monta rapidement à 12-2 le coach Defauw fit souffler son joueur étoile Gewehr pour permettre à ses coéquipiers de monter au jeu. A 14-3, NAVCOMZEB reprit espoir mais le set et la partie s'achèva sur un cinglant 15-6.

Malgré le score final 3-1 une défaite très honorable de NAVCOMZEB qui mérite les félicitations de tous.



Een verdienstelijk NAVCOMZEB-team ontving felicitaties van Fregatkapitein LEGEIN.



Het NAVCOMZEB-TEAM met coach E. RODENBACH

Bezoek van twee oudgedienden van de klas 1948 - 19 april 1994

Twee oudgedienden van de klas 1948, tijdens een bezoek aan de Marinekazerne Bootsman Jonsen, Comlognav en Eguermin, zijn in hun herinneringen gedoken. De Heer Jacques Nannan was dek-kanonnier en heeft aan boord van de JONSEN gediend. De Heer Victor Massage was marinewerktuigkundige en heeft aan boord van de BARCOCK gediend. Wij hopen dat onze twee oudgedienden een onvergetelijke dag beleefd hebben.

Visite de deux anciens de la Classe 1948 - 19 Avril 1994

Deux anciens de la classe 1948, lors d'une visite à la caserne Bootsman Jonsen, au Comlognav et à l'Eguermin, ont replongé dans leurs souvenirs. Monsieur Jacques Nannan était canonnière-pont et a servi à bord du JONSEN. Monsieur Victor Massage était mécanicien de marine et a servi à bord du BARCOCK. Nous espérons qu'ils garderont de cette journée un souvenir inoubliable.



Plichtigheid in het Centrum voor Marinevorming te Sint-Kruis

Op vrijdag 22 april 1994 werd in de Marinekazerne LTZ V. BILLET een plichtigheid georganiseerd naar aanleiding van de naamgeving aan de 48ste promotie onderofficieren van de Zeemacht.

De plichtigheid werd voorgezeten door Divisieadmiraal Herteleer, Stafchef van de Zeemacht.

Gedurende de militaire plichtigheid kreeg de 48ste promotie de naam van de IMC Bauwens Carolus (Charles). Uit zijn biografie citeren wij het volgende: In 1953 werd hij overgeplaatst naar de groep duikers-ontmijners. Hoeveel ton gevaarlijke munitie de IMC Bauwens heeft opgeruimd valt moeilijk te bepalen. IMC Bauwens was een uitstekend onderofficier. Hij was zeer plichtsbewust en stelde zijn vakkennis ter beschikking van de Natie en de Zeemacht.

In zijn gelegenheidstoespraak bedankte KTZ Vanden Eycken de familie Bauwens en de afvaardiging van de Royal Navy Section Belge voor hun aanwezigheid. Ook de aanwezigheid van de talrijke genodigden werd ten zeerste gewaardeerd. Hij benadrukte de rol en taken van de onderofficier bij de Zeemacht in de nabije toekomst. Na de bloemenhulde aan het monument van LTZ V. Billet werd er een kerselaar geplant. Gezien de kerselaar steeds veel vruchten draagt werd een symbolisch verband gelegd met de 48ste promotie. Wij hopen dan ook dat zij gedurende hun loopbaan veel vruchten zullen dragen en deze ter beschikking zullen stellen van de marine.

Het geheel werd gevolgd door een receptie en maaltijd. In zijn tafelrede bedankte Divisieadmiraal Herteleer op zijn beurt de aanwezigen. Hij beklemtoonde het belang van de samenhang bij de Zeemacht. De familiedagen naar aanleiding van de diverse buitenlandse operaties kenden een ongekend succes. Het contact van de families met de Zeemacht is van groot belang bij de uitvoering van de diverse opdrachten. De morele steun aan de bemanningen van de eenheden die ver van huis opereren zijn van essentieel belang. Als aanmoediging voor de 48ste Promotie gebruikte hij de volgende slagzin: De groep onderofficieren waar toe jullie nu behoren vormen de ruggengraat van een elite macht!! Hij wenste de 48ste promotie nog veel succes toe in hun verdere loopbaan.

Na de maaltijd besloot een gezellig samenzijn deze dag.



Cérémonie au Centre de Formation Navale à Sainte-Croix

C'est sous la haute présidence de l'Amiral de Division Herteleer, Chef de l'Etat-Major de la Force Navale, que s'est déroulée le vendredi 22 avril 1994, à la caserne «LTZ V. BILLET» la cérémonie de baptême de la 48e promotion des sous-officiers.

La 48e promotion des sous-officiers de la Force Navale porte désormais le nom «IMC Bauwens Carolus» (Charles). De la biographie de cet éminent sous-officier, nous citerons qu'en 1953 il fut muté au groupement des



plongeurs-démineurs, que le nombre de tonnes d'explosifs qu'il a rendu inoffensive est incommensurable, il était doté d'un sens du devoir exceptionnel et qu'il mis son savoir et ses capacités au service la Nation et de la Force Navale.

Au cours de son allocution, le CPV Vanden Eycken remercia la famille Bauwens, la délégation des anciens de la Royal Navy Section Belge et les nombreux invités de leur présence. Il insista également sur le rôle et les tâches qui incombent aux sous-officiers de la Force Navale dans un proche avenir.

Après le dépôt d'une gerbe au monument à la mémoire du LTZ V. Billet, il fut procédé à la plantation d'un cerisier, arbre fructifère. Il sera le symbole de la 48e promotion qui nous l'espérons nous apportera énormément de satisfaction au sein de la marine.

La cérémonie prit fin par une réception suivie d'un repas au cours duquel l'Amiral Herteleer remercia à son tour l'assemblée en insistant plus particulièrement sur l'importance de la cohésion au sein de la Force Navale. Les journées réservées aux familles organisées à l'occasion des opérations à l'étranger ont connu un franc succès. Le contact entre les familles d'une part et la Force Navale d'autre part est très important lors de l'exécution des différentes missions, le support moral aux équipages qui opèrent loin de leur base étant essentiel. En guise d'encouragement à la 48e promotion, l'Amiral utilisa le slogan suivant : Le groupe de sous-officiers dont vous faites partie constitue l'ossature d'une force d'élite. Bon vent à la 48e promotion.

Une réunion intime clôtura cette journée.

Bezoeken aan EGUERMIN Visites à EGUERMIN

Op dinsdag 26 april 1994 bracht Luitenant-Generaal Cioflina, Stafchef van de Roemeense strijdkrachten, vergezeld van een zestal Roemeense officieren, een bezoek met rondleiding in de mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Le mardi 26 avril 1994, le Lieutenant-Général Cioflina, Chef d'Etat-Major des forces armées Roumaines, accompagné par six de ses officiers, a effectué une visite guidée de l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende.



Op maandag 2 mei 1994 bracht Rear Admiral J. Pearson - COMINEWARCOM (USN), samen met een vijftal medewerkers, een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool te Oostene. Hij woonde er ondermeer een demonstratie van de MWSIM (Minewar Simulator) bij.

Le lundi 2 mai 1994, le Contre-amiral J. Pearson - COMINEWARCOM (USN) accompagné de cinq collaborateurs a rendu visite à l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende. Ces six personnes suivirent avec intérêt une démonstration du MWSIM (Minewar Simulator).



Op dinsdag 3 mei 1994 brachten de heren De Caeseaeker en Bouchat, beiden Inspecteur-Generaal bij het Ministerie van Financiën, alsook de heer Thuysbaert, Directeur-Generaal Adjunkt Kabinetschef, een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende. Ze woonden er een demo van de MWSIM (Mine Ware Simulator) bij en ondertekenden het gulden boek.

Le mardi 3 mai 1994, Messieurs De Caeseaeker et Bouchat tous deux Inspecteur-Général du Ministère des finances, ainsi que M. Thuysbaert, Directeur-Général, adjoint chef de cabinet ont rendu une visite à l'Ecole de la Guerre des Mines à Oostende. Ils ont suivi avec grand intérêt une démonstration du Mine War Simulator. A la fin de leur visite, ils ont signé le livre d'or.



Bezoek Minister van Landsverdediging

Woensdag 11 mei 1994 bracht de Heer Minister van Landsverdediging, Leo Delcroix, een uitgebreid bezoek aan onze Zeemacht.

Dit belangrijk bezoek ving aan in de Marinebasis Zeebrugge met een briefing en rondleiding te voet in de basis.

Vanuit Zeebrugge vertrok het gezelschap richting Oostende waar er een bezoek aan Eguermin was gepland.

De Minister had alle aandacht voor een demonstratie van de MWSIM (Mine Ware Simulator) de nieuwe trots van Eguermin. Na een lunch in de Mess Officiëren ging het bezoek verder per helikopter naar Cominav - St.-Kruis met een rondleiding in het kwartier.

Het bezoek werd afgerond met een demonstratie brandbestrijding te Ryckevelde.

Visite du Ministre de la Défense Nationale

Le mercredi 11 mai '94, Monsieur Léo Delcroix, ministre de la Défense Nationale, a rendu visite à notre Force Navale.

Cette importante visite a débuté à la base navale de Zeebrugge par un briefing et une visite pédestre des installations.

Le ministre prit ensuite la direction d'Oostende où une visite de l'école de la guerre des mines était prévue.

C'est avec une grande attention qu'il suivit une démonstration du MWSIM (Mine Ware Simulator), le nouveau fleuron d'EGUERMIN. Après un lunch au Mess des Officiers c'est en hélicoptère que Monsieur Leo Delcroix se rendit à COMINAV St.-Kruis pour une visite du Quartier LTZ V. Billet, la visite se termina par une démonstration de lutte anti-incendie à Ryckevelde.



Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).

Bezoek Braziliaanse Stafchef van de Zeemacht

Op dinsdag 24 mei ll. bracht de Braziliaanse Stafchef van de Zeemacht Admiraal Carlos Eduardo Cesar de Andrade een bezoek aan onze Zeemacht.

De Admiraal was vergezeld van zijn Staf en de Militaire Attaché Marins Nascimento.

Dit uitgebreid 4 daags bezoek belichtte zowat alle facetten van onze Zeemacht.

Ook op zee werden er demonstraties gegeven.

Zo was er o.a. een inscheping met demo aan boord van de Wandelaar en aan boord van de Lobelia.

Dit bijzonder geslaagd bezoek werd afgerond met een cultureel bezoek aan Brugge en Brussel.

Visite du Chef de l'Etat-Major de la Marine Brésilienne

Le mardi 24 mai dernier, le chef de l'Etat-Major de la Force Navale Brésilienne, l'Amiral Carlos Eduardo Cesar de Andrade a rendu visite à notre Force Navale.

L'Amiral était accompagné de son Etat-Major et de l'attaché militaire M. Marins Nascimento.

Toutes les facettes de notre Force Navale lui furent mises en lumière au cours de sa visite qui s'étala sur quatre jours.

Embarqués à bord du Wandelaar et du Lobelia, ils participèrent à différentes démonstrations.

Cette visite particulièrement réussie se termina par une visite culturelle de Bruges et de Bruxelles.



Militaire schietkampioenschappen.

Op 21 en 22 april jl. vonden er te Oostende de Militaire schietkampioenschappen plaats.

De wedstrijd waarbij zowel geweeschieten als pistoolschieten aan bod kwam werd individueel gewonnen door IOM Pecheur (Staf Evere) met respectievelijk 175 en 174 punten, gevolgd door IMC Leblond (Staf Evere) met 171 punten voor geweeschieten en MTR Beulien (Staf Evere) met 173 punten voor pistoolschieten.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de deelnemers van de Staf Zeemacht (BELNAV) als eerste geplaatst werden voor de interkorpsenklassering gevolgd door NAVCOMZEB en COMLOGNAV.

Met de gelukwensen vanwege de redactie Neptunus.

Resultaten Intercorps:

1. BELNAV 510 ptn 174 + 173 + 163
2. NAVCOMZEB 416 ptn 151 + 144 + 121
3. COMLOGNAV 165 ptn 165

Championnat militaire de tir.

Les 21 et 22 avril dernier le championnat militaire de tir s'est déroulé à Oostende.

La compétition individuelle au fusil et au pistolet fut remportée par le IMP Pecheur (E.M. EVERE) avec respectivement 175 et 174 points suivi par le IMC Leblond (E.M. EVERE) 171 points au fusil et MTR Beulien (E.M. EVERE) 173 points au pistolet.

Il n'est donc pas étonnant que les compétiteurs de l'Etat-Major de la Force Navale (Belnav) ont enlevé la première place au classement intercorps viennent ensuite NAVCOMZEB et COMLOGNAV.

Les félicitations de la rédaction de Neptunus.

Résultats Intercorps:

1. BELNAV 510 ptn 174 + 173 + 163
2. NAVCOMZEB 416 ptn 151 + 144 + 121
3. COMLOGNAV 165 ptn 165



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtsdas»?

Even voorstellen: Pascal Ramont - Topsporter bij de Zeemacht

Pascal Ramont, 37 jaar, brievenbesteller, verbonden aan de Marinebasis te Zeebrugge, topsporter & freelance marathonloper. Een naam die gemakkelijk met topsport te associëren is.

Het is immers zo dat Pascal reeds op een rijk gevuld palmares kan terugblikken.

Zeer recent nog is de prachtige overwinning die hij op 11 mei '94 te Steenwerk (N. Frankrijk) behaalde, waar hij een 100 km wedstrijd won in de meer dan behoorlijke tijd van 7u 54'.

Zijn meesterschap was overweldigend want op kilometer 04 liet hij het ganse deelnemersveld, bestaande uit + 800 atleten, achter zich en liep de resterende 96 km alleen af.

In de afgelopen 10 jaar nam hij aan 47 marathons deel (42,195 km).

Zijn beste tijd ooit was 2u22', wat heel zeker tot betere prestaties mag gerekend worden.

Aan het wereldkampioenschap te GERONA (Spanje) hield hij een ernstig rugletsel over, waarvan hij zopas hersteld is.

Volhardend als hij is bereidt hij zich momenteel reeds voor op de «Nacht van Vlaanderen» te Torhout op 17 juni '94.

We wensen hem, alsmede zijn trainer Rik Jonckheere, veel succes toe.



Pascal Ramont, geconcentreerd en in volle inspanning op het strand van Oostende, bij de voorbereiding op een belangrijke wedstrijd.

Pascal Ramont, concentré et en plein effort sur la plage d'Oostende où il se prépare pour une importante épreuve.



Pascal Ramont samen op de foto met Wendy Van Wanten.

Pascal Ramont en compagnie de Wendy Van Wanten.

Nous vous présentons Pascal Ramont, sportif de haut niveau de la Force Navale.

Pascal Ramont, 37 ans, vaguemestre à la base navale de Zeebrugge, athlète de haut niveau et marathonien free-lance.

Ce sportif peut être fier de son riche palmarès. Très récemment, le 11 mai '94 il remporta à Steenwerk (Nord de la France) une épreuve de 100 km dans le temps remarquable de 7h54'

Sa maîtrise, fut complète car il déposa ses concurrents (800) après seulement 4 km de course.

Au cours des dix années dernières, il a participé à 47 marathons (42,195 km).

Son meilleur chrono 2h22', une excellente performance.

Au championnat du monde à Gérone (Espagne) il fut victime d'un très grave accident au dos dont il est à peine rétabli.

A l'heure actuelle, il prépare activement la «Nuit de Flandres» qui se déroulera le 17 juin '94 à Torhout.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son entraîneur Rik Jonckheere, bon vent.

MET RUST

Hiernavolgende Officiëren, Onderofficiëren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



1 LZ J. DE MAESSCHALK 1 MP G. COLLARD



CPF P. GRANDFILS

1LZ R. PUTZEYS

1OM J. DE GROOTE

1MP W. STIENNE

1MC J. VERVENNE

1MC R. STEELANDT

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



MTR A. SPIRINCKX



QMT P. FRIX

MTR M. SABBE

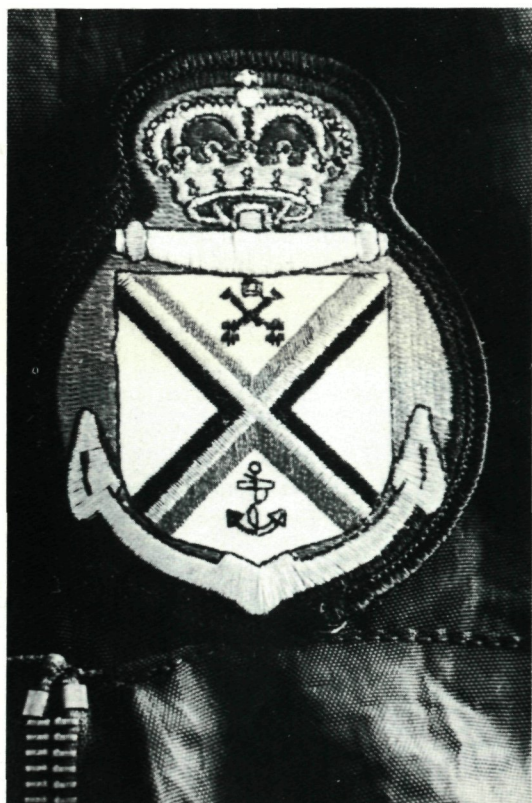
QMT P. CASTELAIN

KMT H. JORIS

KMT J. LAGROU

KMT B. SARRASIN

KMT W. VAN DEN HEUVEL



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden. Prijs: 250 F + 50 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tout cas, vous pouvez être aperçu avec ce badge de la FN.

Prix: 250 FB + 50 FB frais d'envoi.

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E., Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARYS J., Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 BAERT H. - HASSELT
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 BERCHEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 CHAUMONT-GISTOUX
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. Eerste Meester - BREDENE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ERPS-
 KWERPS
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX G. - BRAINE-LE-CHATEAU
 COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef - OOSTENDE
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES
 COURTENS F. Opperreester - OOSTENDE
 CUYPERS R. Fregatkapitein (b.d.) - ASSEBROEK
 DE BAETS L. Eerste Meester - BRUGGE
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
 DE CLERCQ C. Luitenant-ter-zee (R) - OOSTENDE
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 WILRIJK
 DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre)
 - BRUXELLES
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DE KIMPE E. - Rupelmonde
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DEMEYERE J. Kapitein v.h. Vliegwezen (MAB) -
 STERREBEEK
 DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (Hre) -
 OVERIJSE
 DE MULDER A. - GENT
 DE ROO J. - GENT
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
 ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEVOLDER J. - OOSTKAMP
 DEWEERDT D. - GANSHOREN
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE
 D'HAeyer H. - CONNEUX
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 DIELS M. - EVERE
 DILLEN P. Aalmoezenier - BORSBEEK
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) -
 RIVIERE

DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 DUMONT R. - GENT
 FALASCO A. - LEMBEEK
 FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.)
 - OOSTENDE
 GELDOF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GILLIS C. Vaandrig-ter-zee - BRUGGE
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -
 BRUXELLES
 GRANDCHAMPS G. Capitaine de Corvette -
 BREDENE
 HAEGHEBAERT Ph. - IEPER
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
 HENROTEAUX A. - CINEY
 HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HESPEL A. - BRUXELLES
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.
 Cl. (Hre) - BINCHE
 INES N.V. - WILRIJK
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KMK KEMPEN - GEEL
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -
 OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -
 ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-Tweede Meester - ST. AN-
 DRIES
 MOONS - BORSBEEK
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 NAUDTS J. - OOSTAKKER
 NELSON SWEEPERS - TIENEN
 NVOZMK - GEEL
 PEERAER P. - MECHELEN
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT

PHILIPPUS P. - ANDERLECHT
 PIERARD R. - SAINT-SERVAIS
 PIRET J. - WATERLOO
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE
 PROOT J. - GENT
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.)
 -HALTINNE
 PROESMANS - ROOSDAAL
 QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REMY F. - LANEFFE
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
 ROGIERS M. - OOSTENDE
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau - BRAINE-L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) -BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
 BRUGGE
 SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau - OOSTENDE
 SERGEANT J. - EEKLO
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SODERMANS F. - WEMMEL
 STEVENS J. - KOKSIJDE
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
 MALMEDY
 TABURY R. - LIEGE
 TENNECO BELGIUM N.V. - ANTWERPEN
 TERMOLLE P. - BINCHE
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES C. Capitaine de Vaisseau
 -BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefre-
 gatkapitein - DEURNE

VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
 BRUXELLES
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer - BREDENE
 VAN BUSSEL M.-R. Korvetkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R)
 -COURT-ST.ETIENNE
 VAN DEN BRANDE G. - LIER
 VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 ANTWERPEN
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee -WILSKERKE
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 SOUTHAMPTON
 VAN EYLL B. - HASSELT
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) -
 ANTWERPEN
 VAN HECKE L. - VILVOORDE
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
 VERBEECK S. - MECHELEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUSSEL
 VERMEERSCH R. - ST.-MICHIELS
 VERSCHOORIS M. - BRUXELLES
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
 VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE
 WAUTERS L. - HOESELT
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

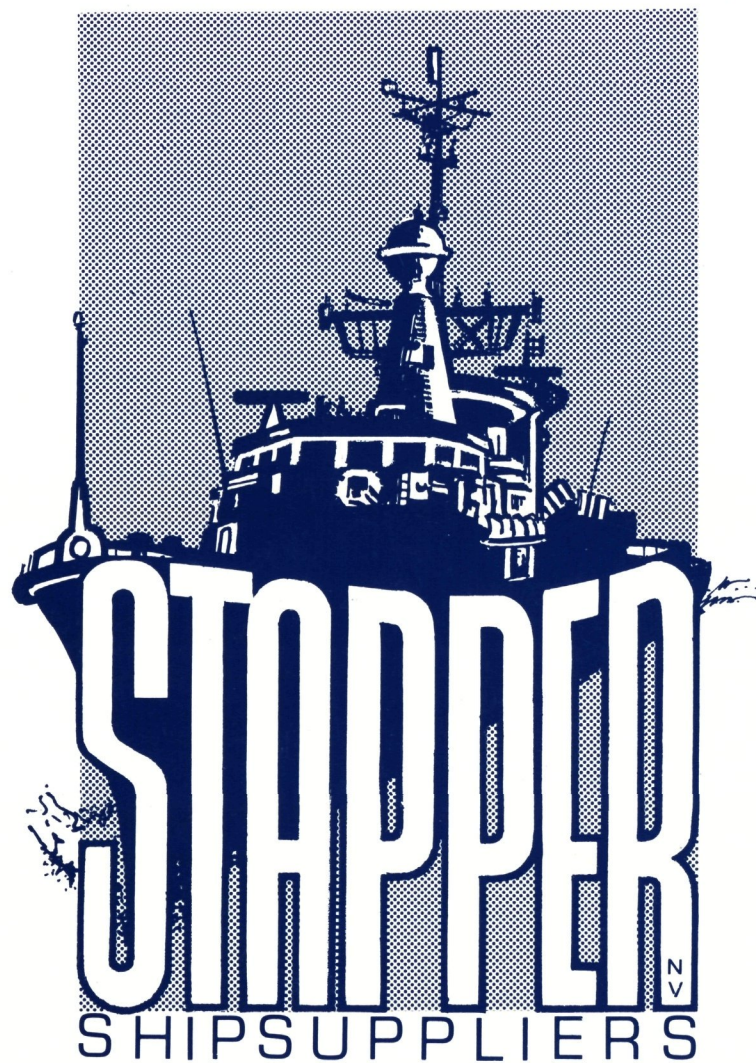
Afgesloten op datum van: 1 juni 1994
 Clôturé à la date du: 1 Juin 1994

RENOUEVEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL «MAINTENANT»

par versement / virement de 500,- BEF sur notre compte en banque
 n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,- BEF
 ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,
 ou mieux encore... un abonnement de bienfaiteur 1.000,- BEF





STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72